



Masterplan Rad für die Stadt Wels

TECHNISCHER BERICHT

Auftraggebend: Magistrat der Stadt Wels
Ansprechperson: Dipl.-Ing Eva Berghofer
Wels, März 2026, Version B-02



trafility
breaking new paths

1 Einleitung

Radfahren ist längst mehr als Freizeit oder Sport: Als alltagstaugliches Verkehrsmittel verbindet es Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit direkt, flexibel und mit geringem Ressourcenverbrauch. Dennoch wurde der Radverkehr – ähnlich wie andere Formen der aktiven Mobilität – über Jahrzehnte in vielen Städten durch die Priorisierung des motorisierten Verkehrs im Straßenraum strukturell benachteiligt. In einem urbanen Umfeld wie Wels wird damit umso deutlicher, dass das Leitbild der autogerechten Stadt an Grenzen stößt: Flächen sind knapp, Konflikte im Straßenraum nehmen zu und die Anforderungen an Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz steigen.

Der Mehrwert des Radfahrens ist dabei vielschichtig. Gesellschaftlich wirkt es inklusiv und niederschwellig: Es ist kostengünstig, unabhängig von Fahrplänen nutzbar und eignet sich – auch durch E-Bikes – für deutlich mehr Menschen und Distanzen als noch vor wenigen Jahren. Gleichzeitig ist Radfahren als aktive Mobilität emissionsfrei, platzsparend und lärmarm und damit ein wichtiger Baustein eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems. Gerade im Verkehr liegen große Hebel für Klimaschutz; Programme wie klimaaktiv mobil unterstreichen deshalb die Bedeutung der Verlagerung auf Rad- und Fußverkehr als gesundheitsfördernde und klimaschonende Mobilitätsformen.

Auch aus gesundheitlicher Sicht ist Radfahren ein zentraler Gewinn: Regelmäßige Bewegung im Alltag stärkt Fitness und Wohlbefinden und reduziert Gesundheitsrisiken. Darüber hinaus prägt ein hoher Radverkehrsanteil das Stadtbild positiv: Weniger Kfz-Verkehr bedeutet mehr Raum für Aufenthalt, Begrünung und sichere Straßenräume – und damit eine höhere Qualität im öffentlichen Raum. Gleichzeitig haben Investitionen in Radinfrastruktur messbare wirtschaftliche Effekte, weil sie regionale Wertschöpfung unterstützen und lokale Ziele besser erreichbar machen.

Wels knüpft dabei an bestehende Aktivitäten und Strukturen an: mit eigenen Radleitlinien als fachlicher Grundlage, mit regionaler Zusammenarbeit in der Radmodellregion Wels Umland sowie mit Initiativen, die insbesondere Kinder und Jugendliche an sicheres Radfahren heranzuführen (z.B. Meet&Bike an Schulen, Gratis-Kinderfahrradkurse). Der Masterplan Rad für die Stadt Wels bündelt diese Entwicklung zu einem konsistenten Handlungsrahmen: Ziel ist ein durchgängiges, sicheres und attraktives Radverkehrssystem, das im Alltag funktioniert, mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft ist und Radfahren als selbstverständlichen Bestandteil der städtischen Mobilität weiter etablier

2 Instrumente zur Stärkung der Aktiven Mobilität in Österreich

Ein künftig nachhaltiges, inklusives und vor allem faires Mobilitätsmanagement braucht für die Umsetzung klar definierte Initiativen und Instrumente, die Kommunen konkrete Handlungsleitlinien zur Stärkung des Umweltverbunds geben – mit besonderem Fokus auf den Radverkehr. Radfahren verbindet alltagstaugliche Mobilität mit hoher Flächeneffizienz und ist damit ein zentraler Hebel, um kurze und mittlere Wege vom Kfz auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Auf Bundesebene setzt das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI; vormals BMK) strategische Rahmenbedingungen und unterstützt die Umsetzung u.a. über klimaaktiv mobil. Der Mobilitätsmasterplan 2030 dient dabei als übergeordnete Zielvorstellung für die Mobilität von morgen und beschreibt den Weg zur Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2040 entlang der Prinzipien Vermeiden, Verlagern und Verbessern. Ergänzend konkretisiert der Masterplan Radfahren 2030 die bundesweite Radverkehrsstrategie (Zwischenevaluierung und Fortschreibung bis 2030) und setzt dafür thematische Schwerpunkte von Infrastruktur über Bewusstseinsbildung bis zur Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.

Auch das Land Oberösterreich verfolgt mit der Mobilitätsinitiative MOBIL ANS ZIEL einen strategischen Rahmen, der u.a. den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Kombination von Verkehrsmitteln sowie die Förderung von Rad- und Fußverkehr als eigenen Schwerpunkt umfasst. In dieser Logik knüpft ein Masterplan Rad auf kommunaler Ebene an die Ziele und Instrumente von Bund und Land an und übersetzt sie in ein lokales Umsetzungsprogramm (Netz, Infrastrukturqualität, Sicherheit, Abstellanlagen, Service und Bewusstseinsbildung).

2.1 Mobilitätsmasterplan 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 beschreibt als Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor den Transformationspfad bis 2040 und legt dar, dass die Mobilitätswende nur über eine Kombination aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzsteigerung erreichbar ist.

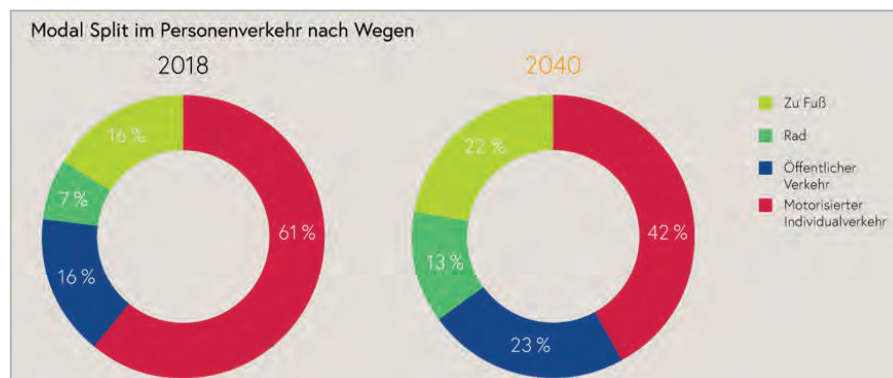


Abbildung 131: Modal Split Österreich, Bestand 2018 & Ziel 2040 (Abb.: BMIMI)

Für den Personenverkehr wird im Zielbild eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund ausgewiesen: Nach Wegen steigt der Anteil

der aktiven Mobilität von 23 % (2018) auf 35 % (2040), wobei der Radverkehr von 7 % auf 13 % zunimmt und der Fußverkehr von 16 % auf 22 % steigt; gleichzeitig sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 61 % auf 42 %. Als Zielmarke nennt der Mobilitätsmasterplan zudem explizit die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 13 % der Wege bis 2030.

2.2 Mobilitätsinitiative Oberösterreich

Die Mobilitätsinitiative MOBIL ANS ZIEL bündelt den strategischen Zugang des Landes Oberösterreich in sechs Schwerpunkten. Dazu zählen der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, das Kombinieren von Verkehrsmitteln und eine bessere Auslastung von Autos, die Förderung von Rad- und Fußverkehr, die Forcierung neuer Technologien und Mobilitätsformen, die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung sowie das Schließen von Lücken im Straßennetz. Für einen Masterplan Rad in Wels ist insbesondere relevant, dass der Radverkehr hier als eigenständiger Baustein der Mobilitätswende verankert ist und damit die Grundlage für kommunale Programme zur Netzentwicklung, Qualitätssteigerung und sicheren Verknüpfung mit dem ÖV bildet.

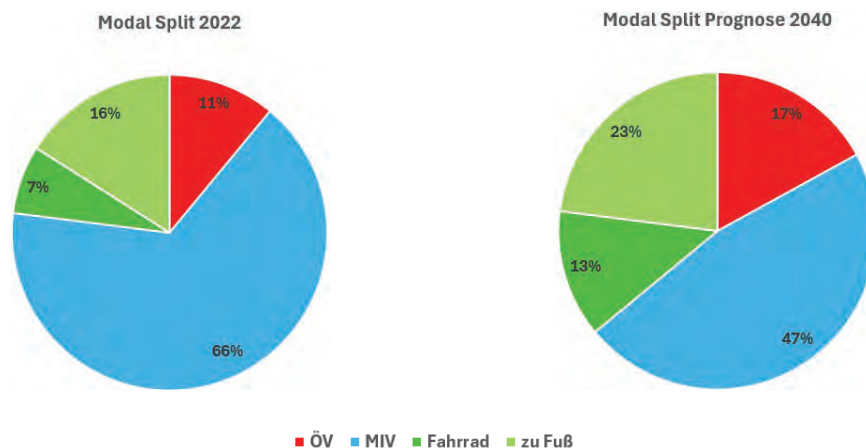


Abbildung 132: Modal-Split 2012 und Prognose 2040, Oberösterreich (e. Abb.)

2.3 Masterplan Rad als Umsetzungsinstrument auf kommunaler Ebene

Als fachliche Orientierung für die Radverkehrsentwicklung dient auf Bundesebene der Masterplan Radfahren 2030. Er verfolgt weiterhin das Ziel, den Radverkehrsanteil in Österreich bis 2030 auf 13 % zu steigern, und ergänzt dies um konkrete Umsetzungsschwerpunkte – u.a. Infrastruktur, Bewusstseinsbildung/Informationssysteme, bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie Radfahren als Wirtschafts- und Gesundheitsfaktor. Zusätzlich ist als messbarer Infrastrukturbaukasten vorgesehen, jährlich mindestens 5.000 Radabstellplätze an ÖV-Haltestellen neu zu errichten oder zu erneuern.

Für die Umsetzung stehen mit klimaaktiv mobil bundesweite Förder- und Beratungsinstrumente zur Verfügung. Für 2024 werden 95 Mio. Euro Bundesfördermittel für Maßnahmen zur aktiven Mobilität und zum Mobilitätsmanagement ausgewiesen, inklusive Radverkehrsförderung (neben Fußverkehr und weiteren Themen wie aktiver Schulweg).

Ein Masterplan Rad auf Stadtebene knüpft an diesen Rahmen an und übersetzt ihn in lokal priorisierte Maßnahmenpakete. Im Fokus stehen dabei typischerweise ein durchgängiges, sicheres und verständliches Haupttroutennetz, die Schließung von Netzknoten und -lücken, hochwertige Knotenpunktlösungen, attraktive Abstellangebote (insbesondere an ÖV-Knoten), sowie begleitende Bewusstseinsbildung und Monitoring, um Fortschritte messbar zu machen und Akzeptanz aufzubauen.

3 Mit dem Rad unterwegs in Wels

Der vorliegende Masterplan Rad beschäftigt sich mit der Entwicklung der Radwegeplanung in der Stadt Wels.

3.1 Ziele für die Radwegeplanung

Maßgebend für die weitere Entwicklung des Radverkehrs sind die ambitionierten Zielsetzungen der Stadt Wels, die den inhaltlichen Rahmen für Leitbild und Maßnahmenprogramm des Masterplans Radfahren vorgeben. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2040 ist es erforderlich, neben Industrie und Gebäuden auch im Mobilitätsbereich wirksame Beiträge zu leisten, zumal der Verkehr in Österreich weiterhin einen wesentlichen Anteil an den Treibhausgasemissionen ausmacht (2024 rund 29 Prozent). Der Ausbau des Radverkehrs ist dabei ein zentraler Hebel, um Wege zu verlagern und gleichzeitig Flächengerechtigkeit im Straßenraum herzustellen: weniger „Durchfahren und Parken“, mehr Raum für sichere, komfortable und attraktive Alltagsmobilität. Davon profitieren alle durch bessere Luft, weniger Lärm, höhere Verkehrssicherheit, direkte Verbindungen und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Wels positioniert sich klar als Stadt der Mobilitätswende und will diese aktiv mitgestalten. Im Zuge des nachhaltigen urbanen Mobilitätskonzeptes (Zielhorizont 2040) sind eigene Masterpläne für Gehen und Radverkehr vorgesehen, mit dem Ziel, aktive Mobilität systematisch zu stärken. Für den Radverkehr ist als kommunale Zielmarke festgelegt, den Radfahranteil bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen; diese Zielsetzung wird u.a. im Rahmen einer bis 2030 angelegten Radverkehrsoffensive als Teil des Mobilitätskonzeptes geführt.

In der Umsetzung bedeutet das: ein durchgängiges, lückenloses und gut verständliches Radnetz mit ausreichend dimensionierten Anlagen, sicheren Knotenpunkten und konfliktarmen Führungen – insbesondere auf Hauptrouten und im Umfeld sensibler Ziele (Schulen, Haltestellen, Zentren). Wo Verkehrsbelastungen hoch sind, sind baulich getrennte Lösungen bzw. Schutzmaßnahmen prioritär; wo die Rahmenbedingungen passen, kann Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 30) die sichere Mischnutzung unterstützen. Damit bekennt sich Wels zur Neuaufteilung knapper Raumressourcen und will dem Radverkehr im Straßenraum mehr Platz und Priorität einräumen – als messbaren Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit und als Voraussetzung, damit Radfahren im Alltag für alle Alters- und Nutzergruppen selbstverständlich wird.

Hand in Hand mit einer ausgewogenen, nachhaltigen Stadt- und Siedlungsentwicklung soll der Masterplan Rad auch die Belebung der Stadtteile unterstützen: durch gut erreichbare Zentren, attraktive Erdgeschoßzonen, qualitätsvolle Freiräume und eine Verkehrsraumgestaltung, die nicht nur das Durchkommen, sondern auch das Ankommen und Verweilen ermöglicht.

3.2 Definition des Planungshorizontes

Unterschieden wird bei den ausgearbeiteten Maßnahmen zur Zielerreichung zwischen strategischen Maßnahmen, die in ihrer konkreten Planung erst ausgearbeitet werden, und konkreten Maßnahmen. Erstere haben einen deutlich größeren Planungshorizont – hier kann mit einer Umsetzung in naher Zukunft gerechnet werden. Bei konkreten Maßnahmen, die im Masterplan bereits genauer analysiert werden, beträgt der Planungshorizont zwischen einem und drei Jahren.

3.3 Planungsprozess

Der Planungsprozess des Masterplan Gehen für die Stadt Wels ist an die RVS 02.01.22 angelehnt und gliedert sich in die Blöcke Problemanalyse und Maßnahmenuntersuchung. Bei der Problemanalyse wurden Ziele mit Vertretern der Stadt Wels gemeinsam definiert. In weiterer Folge wird der erhobene Ist-Zustand mit den Zielen verglichen, wobei sich aus allfälligen Differenzen Mängel ableiten lassen. Das Ergebnis dieses Prozesses wird als Defizitanalyse bezeichnet.

Bei der Maßnahmenuntersuchung werden für erkannten Mängel / Defizite mögliche Maßnahmen zur Zielerreichung entwickelt. Für jede Maßnahme werden qualitative oder quantitative Wirkungen ermittelt und beurteilt. Falls erforderlich werden die Maßnahmen iterativ optimiert, bis ein möglichst hoher Zielerreichungsgrad erreicht wird. Der gesamte Planungsprozess wird anhand der Abbildung 133 verdeutlicht.

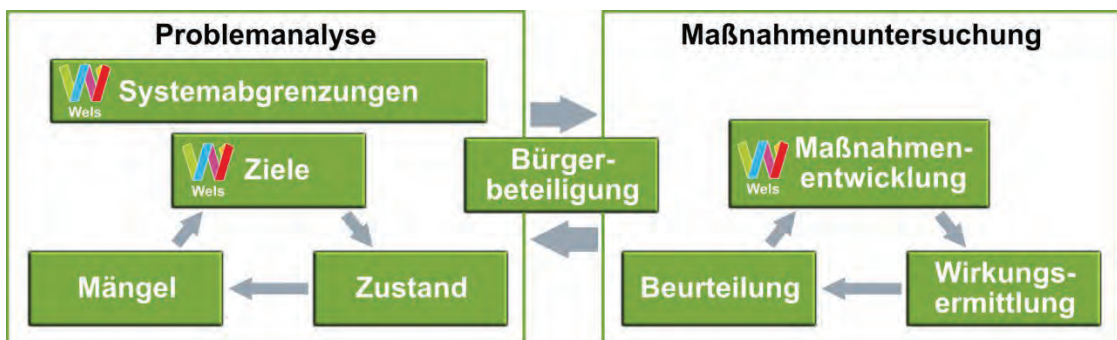


Abbildung 133: iterative Prozess gem. RVS 02.01.11 (e. Abb.)

4 Grundlagenanalyse

4.1 Daten und Fakten

Die Statutarstadt Wels zählt rund 65.500 Einwohner und erstreckt sich über einer Fläche von etwa 45,92 km². Im Stadtgebiet von Wels sind rund 5.700 Unternehmen angesiedelt, mit etwa 50.000 Beschäftigten. Neben der Erwerbsbevölkerung verfügt Wels über rund 11.300 SchülerInnen, 1.500 Lehrlinge und 2.000 FH-Studierende. Das Brutto-Regional-Produkt beträgt rund 54.200 Euro und stellt damit einer der höchsten Werte in Österreich dar. Der jährliche Einzelhandelsumsatz beläuft sich auf etwa 1,055 Millionen Euro pro Jahr, die auf einer Verkaufsfläche von rund 315.000 m² erzielt werden. Die Zahl der Nächtigungen beträgt rund 228.000, wobei ca. 80 % auf Geschäftsreisende entfallen. Darüber hinaus verzeichnet die Stadt Wels rund 6 Millionen Besucher jährlich.

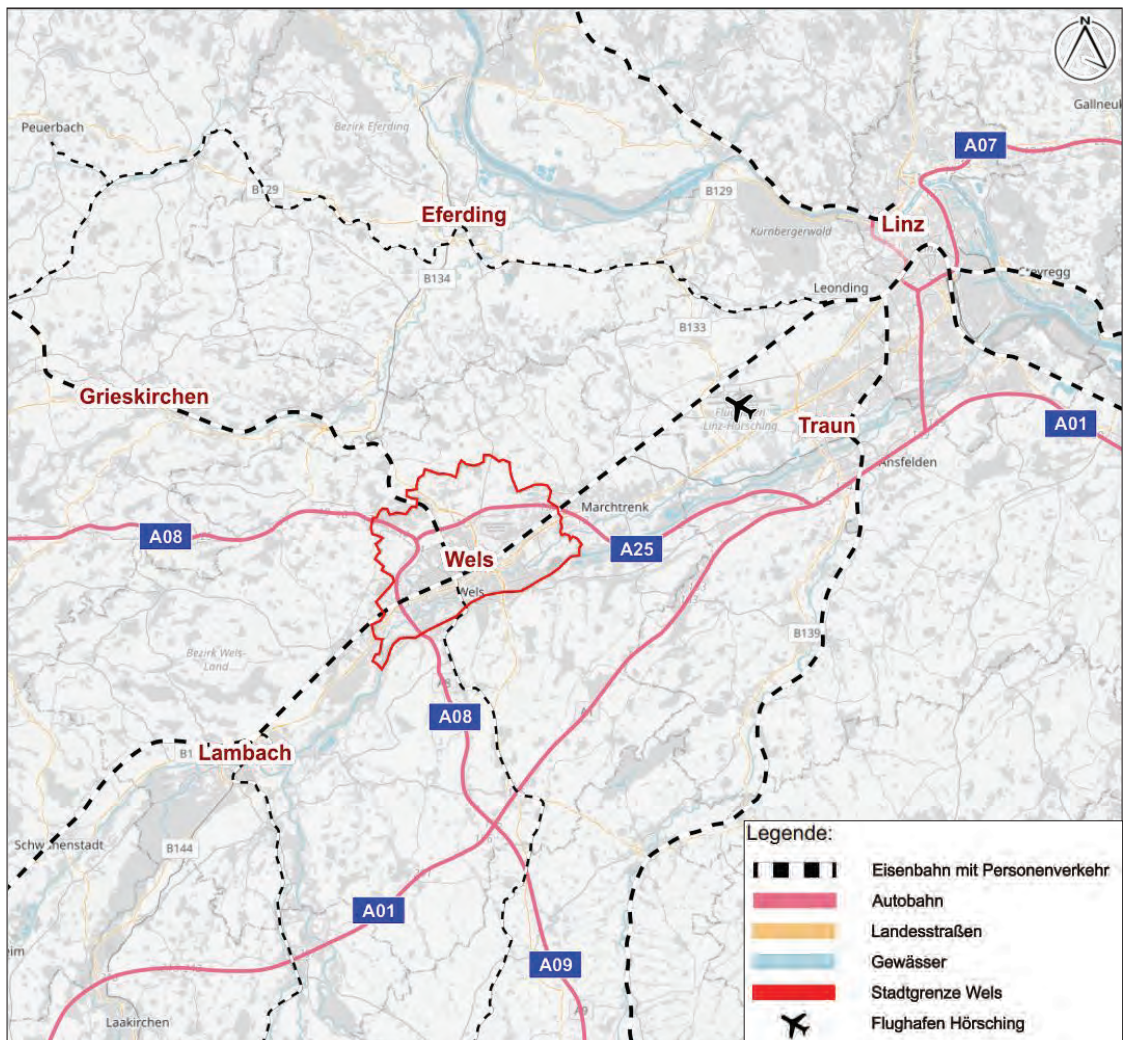


Abbildung 134: Übersichtskarte Wels in Oberösterreich (e. Abb./Quelle: OSM)

Die Stadt Wels liegt im sogenannten Zentralraum Oberösterreich, der das funktionale Ballungsgebiet um die Städte Linz, Wels und Steyr umfasst. Dieser Raum stellt den bedeutendsten Wirtschafts- und Siedlungsschwerpunkt des Bundeslandes dar und zeichnet sich durch eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie eine

überdurchschnittliche Verkehrsnachfrage aus. Wels befindet sich dabei in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Linz und ist durch seine zentrale Lage an den Hauptverkehrsachsen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr von überregionaler Bedeutung.

Zu den wichtigen POI im Zentralraum zählen insbesondere der Flughafen Linz in Hörsching, der rund 15 Kilometer östlich von Wels liegt und als internationale Schnittstelle für den regionalen und internationalen Personen- und Güterverkehr fungiert, sowie die beiden Bahnknoten Hauptbahnhof Linz und Hauptbahnhof Wels. Während der Hauptbahnhof Linz die zentrale Drehscheibe im nationalen und internationalen Schienenverkehr bildet und eine wesentliche Rolle im Hochgeschwindigkeitsnetz übernimmt, ist der Hauptbahnhof Wels einer der bedeutendsten Güter- und Personenverkehrsknoten in Österreich und insbesondere als Umschlagspunkt im kombinierten Verkehr von europäischer Relevanz.

4.2 Historische und verkehrstechnische Geschichte von Wels

Die Stadt Wels blickt auf eine lange Tradition als Verkehrsknotenpunkt zurück. Bereits in der Römerzeit trug die damalige Stadt Ovilava als Verwaltungszentrum wesentlich zur regionalen und überregionalen Verkehrsentwicklung bei. Gehwege, Pferde und Karren stellten die dominierenden Fortbewegungsmittel dar. Im Mittelalter wurde Wels durch die Verleihung des Marktrechts und die Ausbildung des Stadtplatzes als zentraler Handels- und Umschlagort gestärkt.

In der Neuzeit war die Anbindung an das Eisenbahnnetz ein wesentlicher Meilenstein: Mit der Eröffnung der Pferdeeisenbahn Linz–Wels–Gmunden im Jahr 1835 sowie der Westbahn (1860) und den Lokalbahnen nach Rohr (1893) und Grünau (1901) wurde Wels zu einem bedeutenden Bahnknotenpunkt. Damit begann der Übergang von pferde- und kutschenbasierter Mobilität hin zur Eisenbahn, ergänzt durch den frühen Radverkehr.

Seit der Nachkriegszeit prägte die Motorisierung die zahlreichen Bauvorhaben in und um der Stadt Wels. Wesentliche Projekte waren der Bau der Autobahnen A1, A25 und A8 um Wels und die Unterführungen der Westbahn (Vogelweide 1952, Neustadt 1960, Osttangente 1981), die Fertigstellung der Osttangente (B137), die Errichtung der Tiefgarage am Kaiser-Josef-Platz (1995) sowie die umfassende Neugestaltung des Platzes (2021) in Wels. Seit den 2020er Jahren wird verstärkt in die Förderung des Radverkehrs investiert,

Die Verkehrsentwicklung von Wels wurde seit den 1960er Jahren durch eine Reihe von Gutachten und Verkehrskonzepten begleitet:

- Hentschläger (1964): Erster Versuch, die steigende Motorisierung systematisch zu planen; vorgeschlagen wurden Tangenten und eine Umfahrung der Innenstadt.
- Dorfwith (1971): Betonung des Ausbaus der Autobahnen und einer Osttangente; Fokus klar auf den motorisierten Individualverkehr.
- Knoflacher (1976, 1989): Forderung nach einer Abkehr vom Durchgangsverkehr durch die Innenstadt, Ausbau von Fußgängerzonen und Förderung des Umweltverbundes. 1989 wurde ein breiter Maßnahmenkatalog zur

Verkehrsberuhigung vorgelegt, inkl. Tempo-30-Zonen, Ausbau des Radverkehrsnetzes und Einführung von Parkraumbewirtschaftung

- Rinderer (Innenstadtkonzept 1990): Auflösung des Einbahnringes, Herausnahme des Durchgangsverkehrs und Ausbau von Fußgängerzonen; Schaffung von Kurzparkzonen und der Tiefgarage am KJP
- Kleiner (2005): Überarbeitung des Innenstadtverkehrskonzeptes mit Zielhorizont 2010; Gleichstellung aller Verkehrsarten, Verkehrsberuhigung im Zentrum, dynamisches Parkleitsystem
- Örtliches Entwicklungskonzept 2015: Stärkung des Radverkehrs, Beseitigung von Mängeln im Radwegenetz, Förderung von Bike & Ride und Ausbau des ÖV
- Stadtregionale Strategie Mobilität 2018: Zielsetzung einer Modal-Split-Verschiebung hin zum Umweltverbund (41 %) bei Begrenzung des Pkw-Verkehrs
- Gesamtverkehrskonzept Region Wels (seit 2020): Entwicklung eines Leitbildes und Maßnahmenkatalogs für die gesamte Stadtregion, inklusive Evaluierungssystem

4.3 Bevölkerung

Der Blick auf die Bevölkerungsentwicklung von Wels, siehe Abbildung 134, zeigt ein kontant steiles Wachstum seit 1900. Dieser Bevölkerungsanstieg beruht auf der Kombination von industrieller Basis, zentraler Verkehrslage, kontinuierlicher Siedlungsentwicklung und Zuwanderung. Im Gegensatz zu vielen kleineren Städten oder ländlichen Gemeinden konnte Wels durch diese strukturellen Vorteile dauerhaft wachsen. Im Vergleich dazu stiegen die Bevölkerungszahlen im Bezirk Wels-Land und im Land Oberösterreich wesentlich geringer.

Die Alterspyramide, siehe Abbildung 135, zeigt den Aufbau der ansässigen Bevölkerung im Hinblick auf ihre Altersverteilung in ihrer hier typischen Urnenform, wie in den meisten westlichen Industrieländern. Auf der x-Achse sind sowohl die Häufigkeiten des männlichen (rechte Seite im Diagramm) und weiblichen Bevölkerungsanteils (linke Seite im Diagramm) angegeben, auf der y-Achse die Altersstufen in Fünf-Jahresschritten. Bei der sogenannten Urnenform zeigt die Pyramide einen schmalen Sockel und geht nach oben (mit zunehmendem Alter) etwas in die Breite. Neben einer hohen Lebenserwartung beschreibt diese Geometrie in der Altersentwicklung eine kontinuierlich abnehmende Geburtenzahl.

Den größten Anteil in der Stadt Wels weist die Altersgruppe der 25- bis 35-Jährigen auf, gefolgt von jener der 55- bis 65-Jährigen. Auffallend und sinnbildlich für die sinkende Geburtenrate ist der im Vergleich geringere Anteil der Kinder und Jugendlichen. Das Wachstum der Bevölkerung in der Stadt Wels ist demnach insbesondere auf Zuzugsbewegungen zurückzuführen.

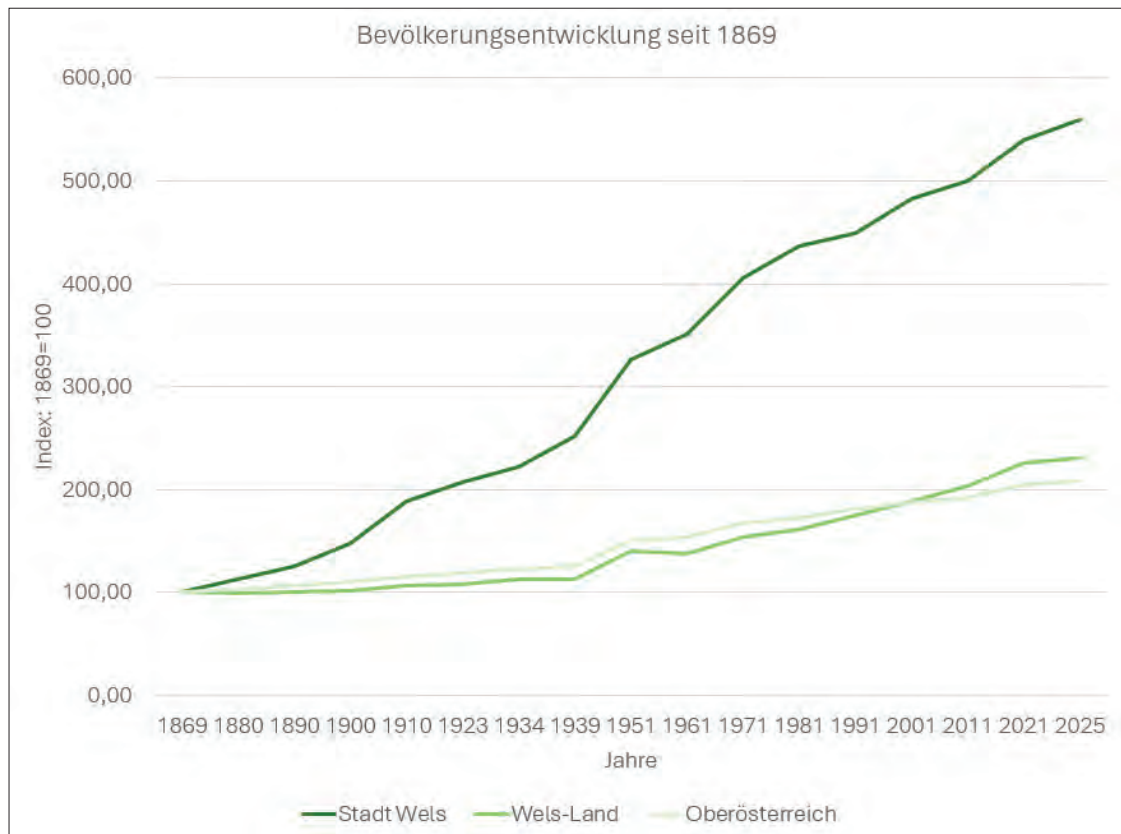


Abbildung 135: Bevölkerungsentwicklung 1869 - 2025 (e. Abb./Quelle Statistik Austria)

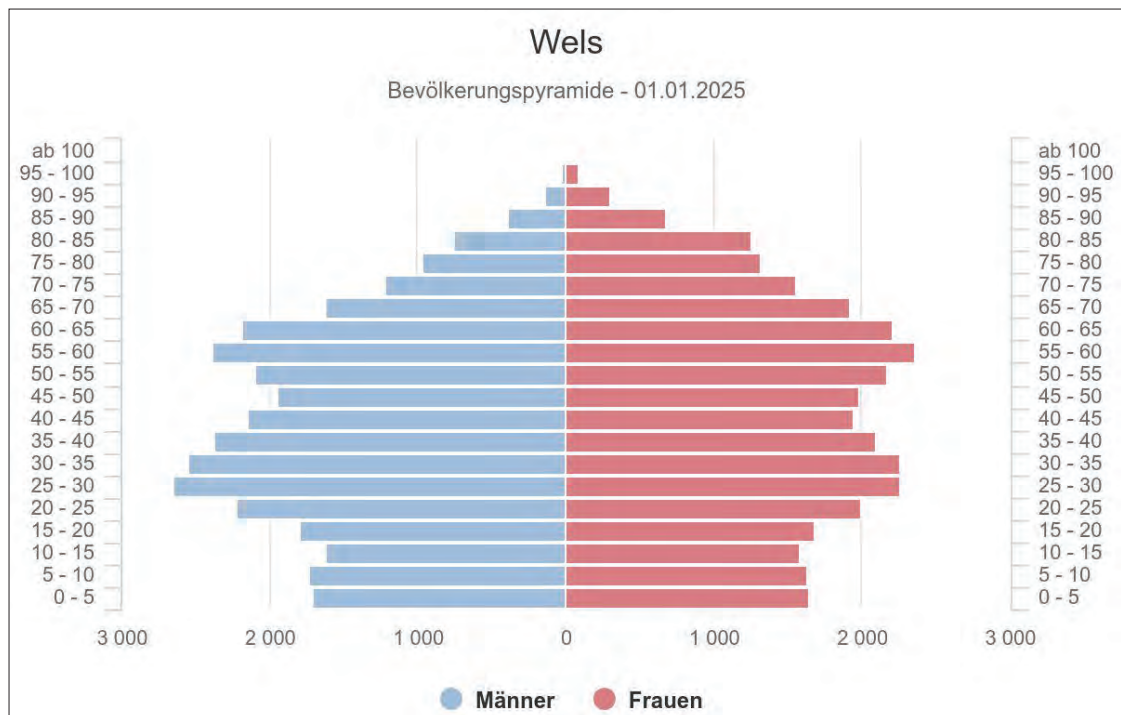


Abbildung 136: Bevölkerungspyramide Stadt Wels (Abb. & Quelle Statistik Austria, Stand 2025)

Einen aktuellen gängigen Trend zeigt die Entwicklung der Haushalte, der in Abbildung 137 dargestellt ist.

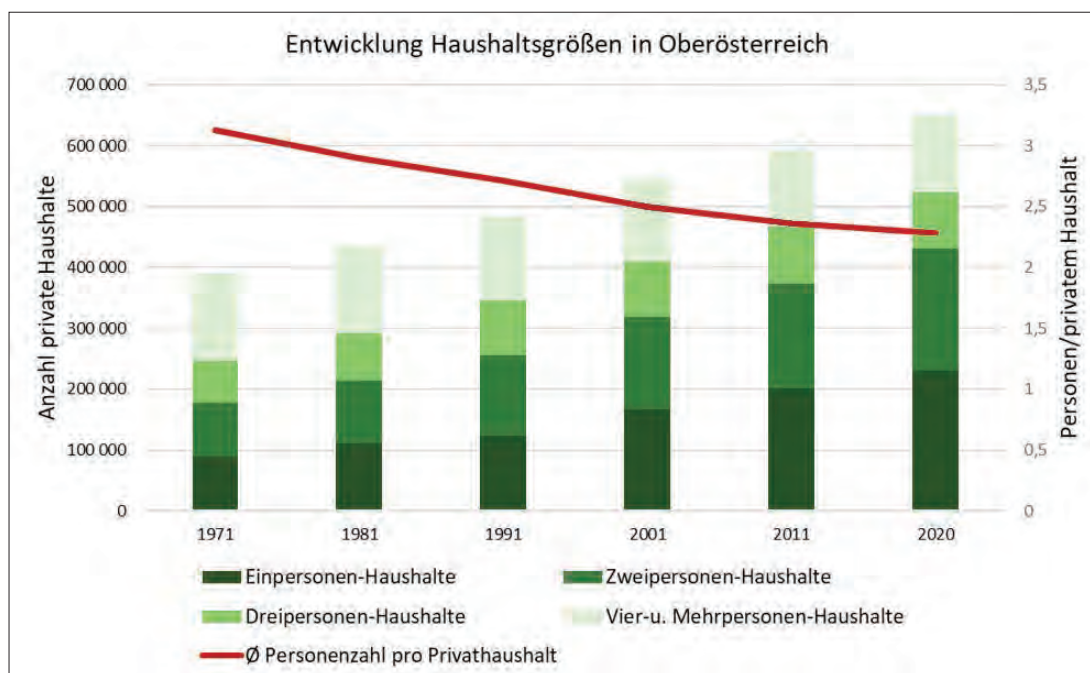


Abbildung 137: Entwicklung der Haushaltsgrößen (e. Abb./Quelle Statistik Austria)

Seit 1971 steigt demnach die Anzahl der privaten Haushalte, während die durchschnittliche Personenzahl je Wohneinheit abnimmt. Beträgt die Zahl der Personen pro Haushalt im Jahr 1971 noch rd. 3,2 Personen, so belegen im Jahr 2020 rd. 2,2 Personen im Durchschnitt eine Wohnung.

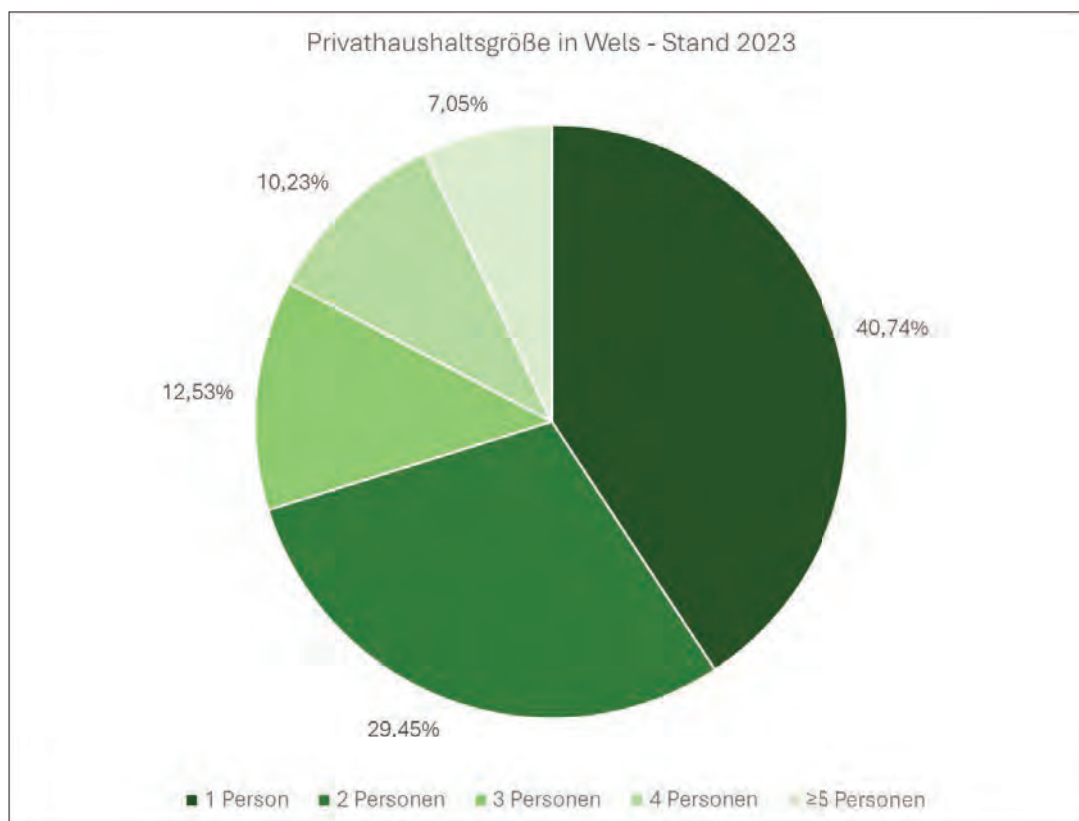


Abbildung 138: Privathaushaltsgröße in Wels (e. Abb./Quelle Statistik Austria)

Den größten Anteil im Bereich der Haushalte nehmen Ein-Personen-Haushalte mit rd. 41 % ein, gefolgt von Zwei-Personen-Haushalten mit rund 29%. Demnach leben in weniger als ein Drittel der Haushalte in der Stadt Wels drei Personen oder mehr.

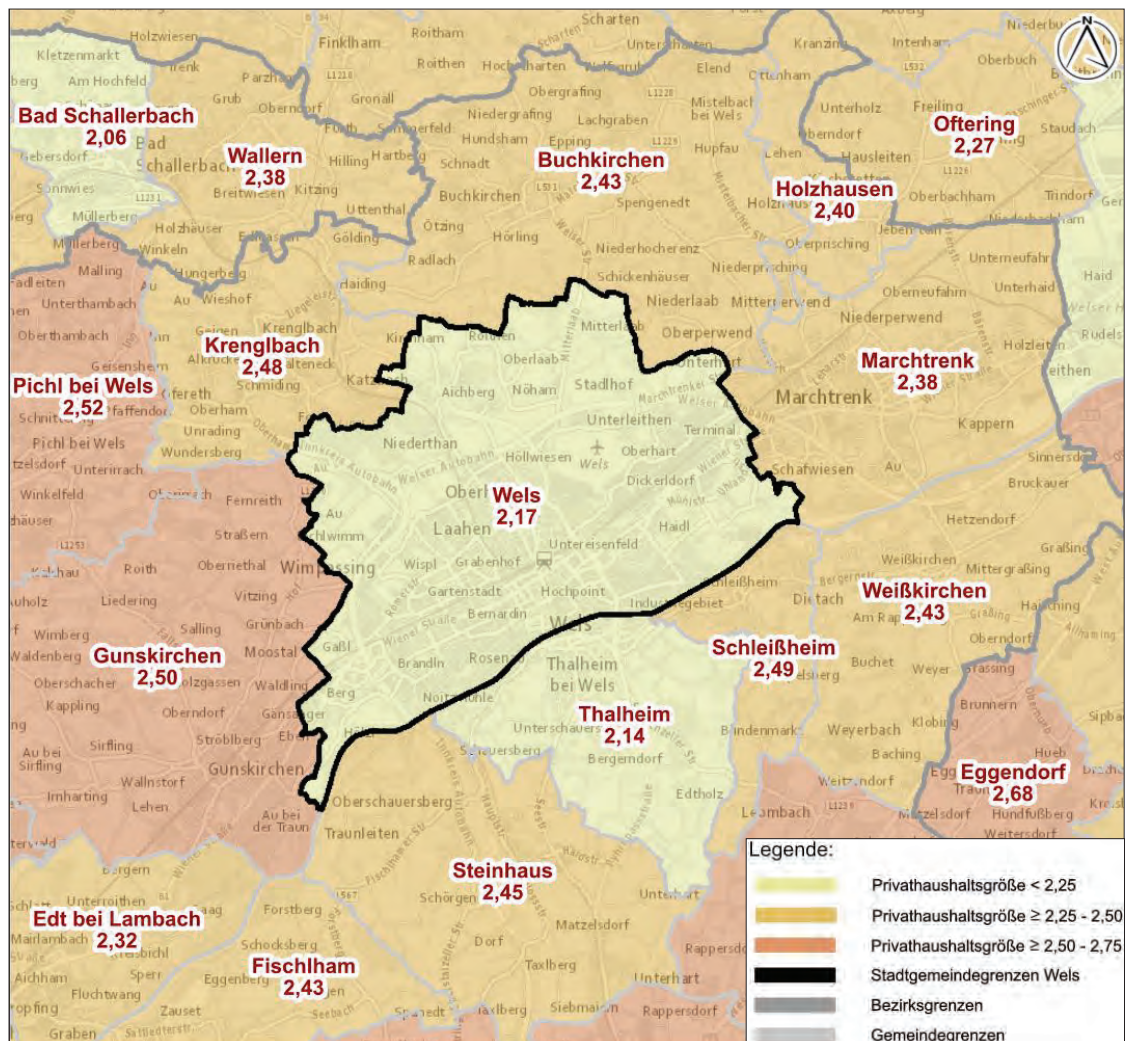


Abbildung 139: Haushaltsgrößen in Wels und im Welser Umland (e. Abb./Quelle: Statistik Austria, Stand 2023)

Betrachtet man die Haushaltsgrößen im Welser Umland, siehe Abbildung 139, so fällt auf, dass je ländlicher die Region ist, desto größer sind die Haushalte (bis zu 2,7 Personen pro Wohneinheit im ländlichen Raum). Dennoch ist klar zu erkennen, dass Gemeinden wie Bad Schallerbach oder Thalheim, die verkehrsgünstig erschlossen sind, hinsichtlich der Haushaltsgröße urbane Strukturen annehmen.

Abbildung 140 zeigt auf der Basis einer Rasteranalyse (100 x 100m Raster) die Anzahl der Hauptwohnsitze auf 100 m². Im dunkleren Grün werden jene Gebiete mit vergleichsweise hoher Anzahl an gemeldeten Hauptwohnsitzen dargestellt, während in Weiß jene mit niedrigerer Siedlungsdichte beschrieben werden. Flächen ohne Raster weisen keine Hauptwohnsitze auf.

Siedlungshauptschwerpunkt der Stadt Wels mit ihren rund 65.000 Einwohner*innen stellen die Stadtteile Vogelweide, Neustadt, Lichtenegg, Innere Stadt und Pernau dar. Hier leben auf

rd. 100 m² teilweise über 100 Einwohner. Dünn besiedelt zeigt sich der ländlichere Raum in der Stadt Wels im Westen beginnend und im Halbkreis via Norden nach Osten verlaufend - Im Bereich der bäuerlichen Strukturen mit geringerer infrastruktureller Ausstattung leben zwischen 1 und 10 Personen je 100 m². Die Stadtteilzentren von Waidhausen Oberthan, Puchberg und Schafwiesen sind erkennbar.

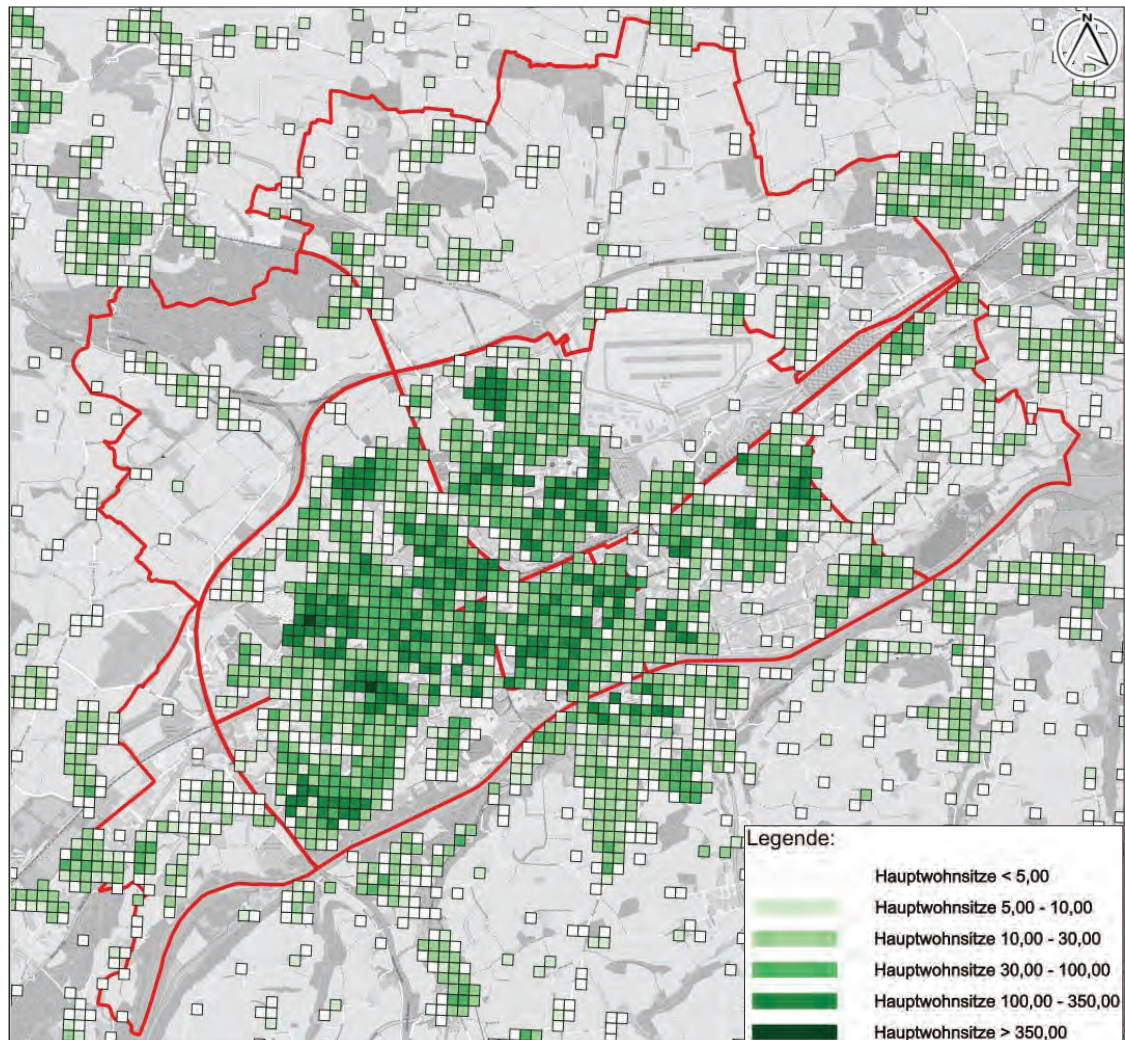


Abbildung 140: Hauptwohnsitze je 100 m² in Wels 2025 (e. Abb.)

4.4 Wirtschaft

Dieses Kapitel dient der Einordnung und Analyse der wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen der Stadt Wels. Prinzipiell verfügt die Untersuchungsgemeinde aufgrund ihrer Lage im oberösterreichischen Zentralraum sowie ihrer hochrangigen Anbindung ans Autobahnnetz sowie an das Eisenbahnnetz gute wirtschaftliche Voraussetzungen, was die verkehrliche Anbindung anbelangt. Die Wirtschaftsstruktur ist typisch für hochgradig urbane und dienstleistungsorientierte Standorte wie die Stadt Wels.

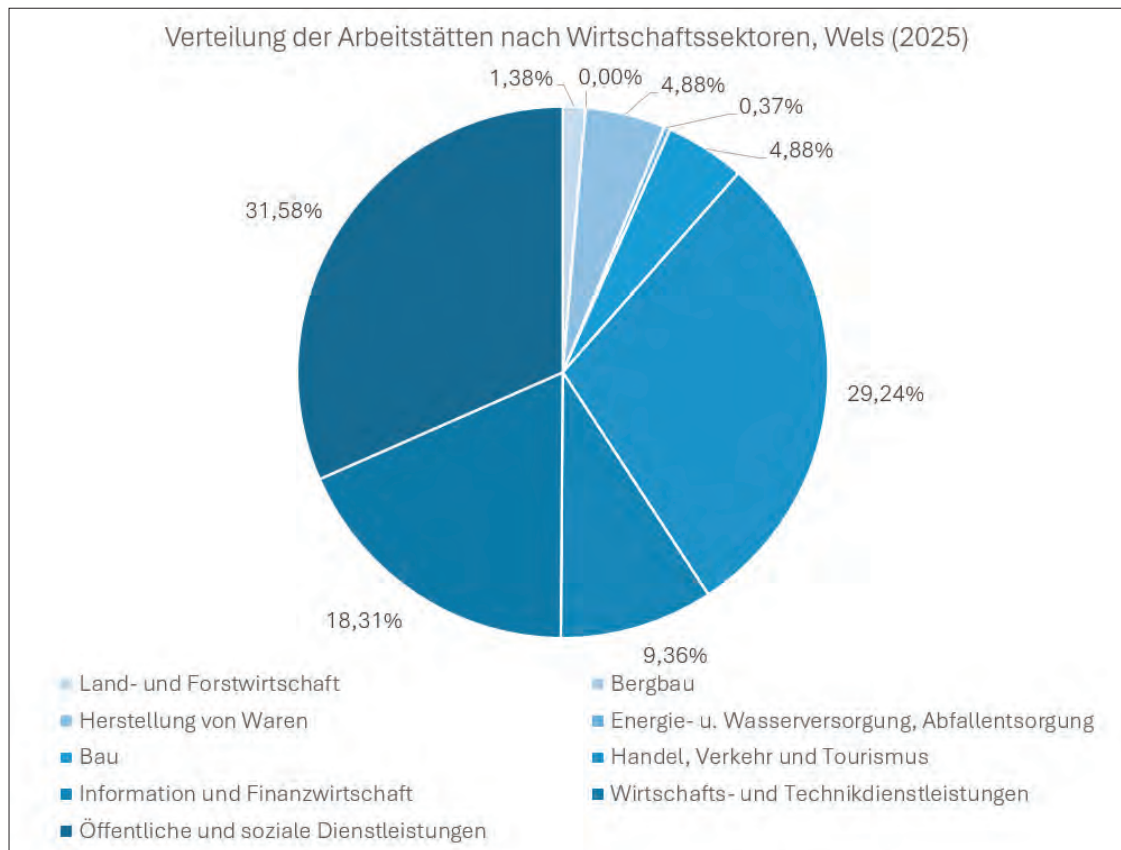


Abbildung 141: Verteilung der Arbeitsstätten nach Wirtschaftssectoren von Wels (e. Abb. /Quelle: Statistik Austria, Stand 2025)

Die Wirtschaftsstruktur von Wels ist klar tertiär geprägt. Den größten Anteil haben öffentliche und soziale Dienstleistungen (31,6 %) sowie Handel, Verkehr und Tourismus (29,2 %), gefolgt von wirtschafts- und technischen Dienstleistungen (18,3 %). Bauwirtschaft (9,4 %) und Finanz- bzw. Informationssektor (4,9 %) spielen eine ergänzende Rolle, während Land- und Forstwirtschaft sowie Bergbau nur marginal vertreten sind.

Abbildung 142 zeigt die Beschäftigten je 100 m x 100 m Rastereinheit. Die Innere Stadt weist eine hohe Dichte an gemeldeten Beschäftigten aus. Das Bahnhofsviertel und das Klinikum Wels-Grieskirchen sind wie die Betriebe in der Bauernstraße, Durisolstraße, Voralpenstraße und Boschstraße erkennbar. Des Weiteren ist die hohe Beschäftigtendichte entlang der B1 ersichtlich.

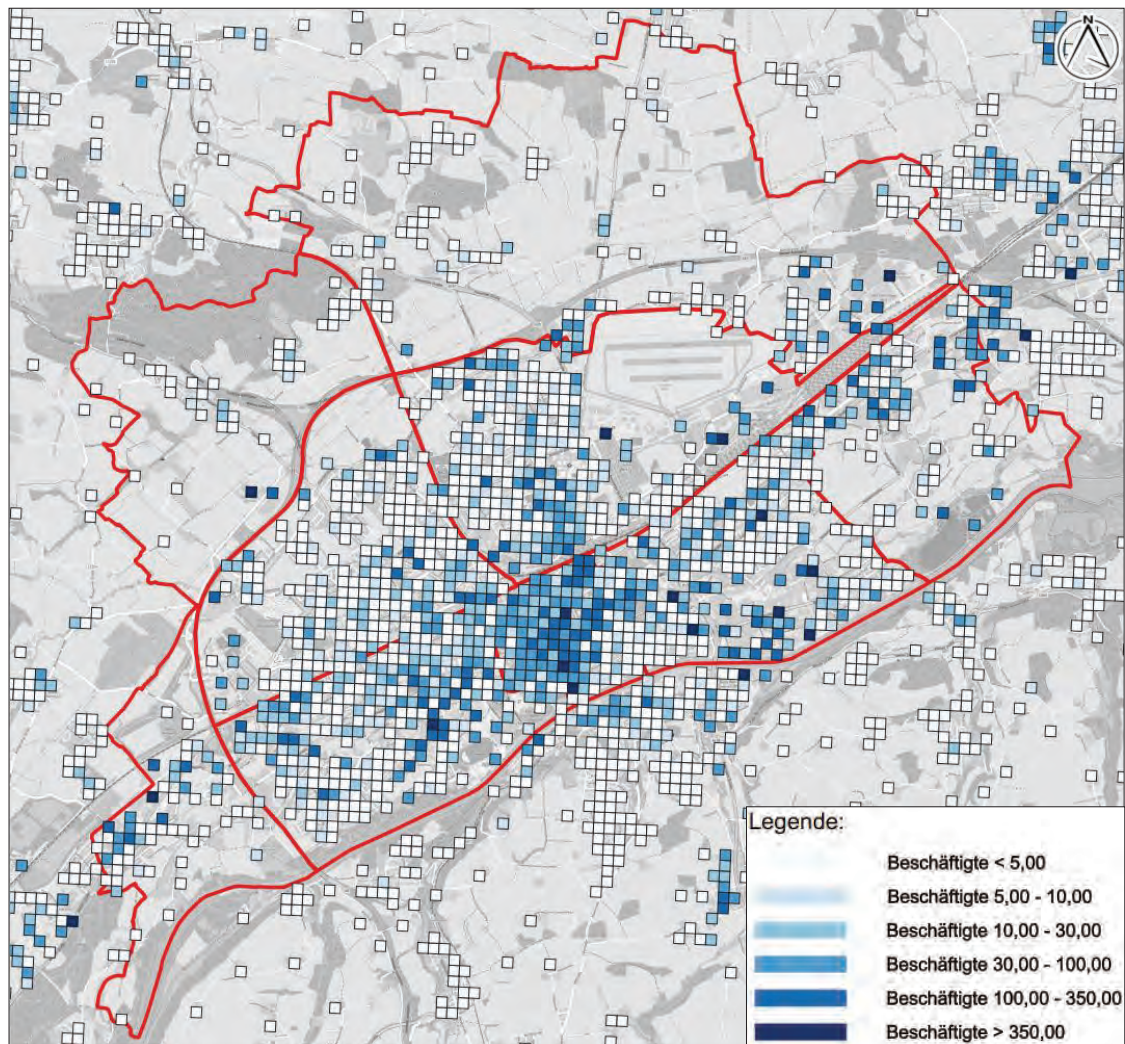


Abbildung 142: Beschäftigte je 100m² in Wels 2021 (e. Abb.)

4.5 Grün- und Landschaftsraum

Rund die Hälfte der Gemeindefläche ist Grünland und setzt sich aus landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gewässer und Waldflächen zusammen. Ergänzt man die Flächen um die Gärten ist fast ein Drittel der Gemeindefläche begrünt. Fast 10 % der Flächen sind Bauflächen und 26 % der Flächen werden gemäß der Statistik Austria den sonstigen Flächen zugeordnet.

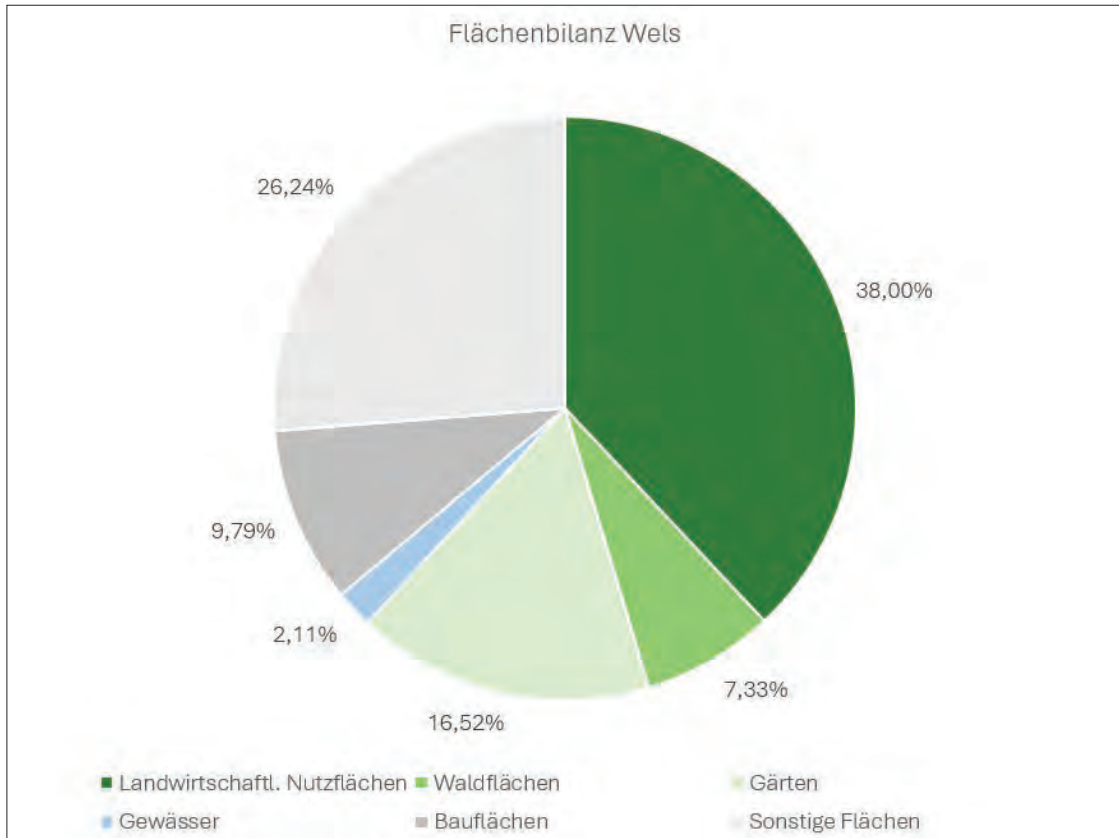


Abbildung 143: Flächenbilanz Wels (e.Abb. / Quelle: Statistik Austria)

Gemäß den ergänzenden textlichen Festlegungen des ÖEK Nr. 2/2015 sollen die Traunauen und die untere Traun langfristig als ökologische Vorrangzonen gesichert und für naturverträgliche Erholung genutzt werden. Grüne Pufferzonen wie die „Welser Kante“ dienen dem Landschaftsbild, dem Ökosystem und als Naherholungsraum. Des Weiteren soll Hochwasserschutz und Freizeitnutzung kombiniert werden.

4.6 Points of Interests

Die Abbildung 144 zeigt die Verteilung der POI in der Stadt Wels. Besonders die Innere Stadt weist eine hohe Dichte an POI's auf, was mit der hohen Beschäftigtenzahl einher geht. Des Weiteren sind die Industriegebiete in der Boschstraße, beim Terminal und Bauernstraße ersichtlich. Weitere Häufungen gibt es in der Oberfeldstraße und bei den Einkaufszentren in Wels West. Die Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen (z.B.: Volksschulen) sind gleichmäßig über Wels verteilt. Zusätzlich sind wesentliche Infrastruktureinrichtungen wie Feuerwehr, Polizei, Altenbetreuung, Apotheken und religiöse Einrichtungen dargestellt, die die flächendeckende Versorgung im gesamten Stadtgebiet verdeutlichen.

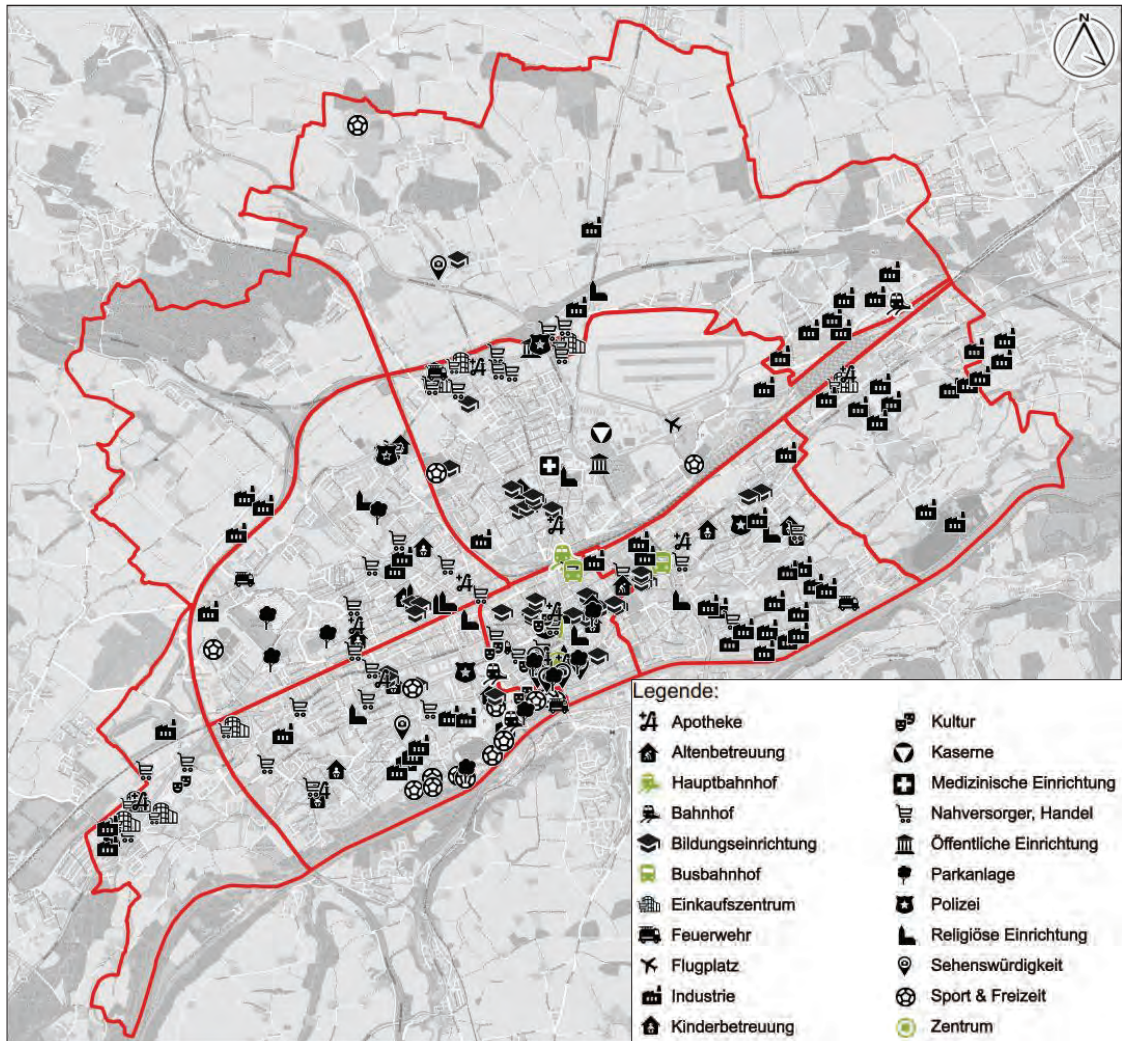


Abbildung 144: POI in der Stadt Wels (e. Abb.)

4.7 Erwerbspendlerbeziehungen

Die Analyse der Pendlerbeziehungen der Erwerbstätigen unterstreicht die zentrale Funktion der Stadt Wels als wirtschaftliches und verkehrliches Kernzentrum im oberösterreichischen Zentralraum. Insbesondere für die unmittelbar angrenzenden Gemeinden – allen voran Gunkirchen, Marchtrenk und Thalheim bei Wels – fungiert Wels als maßgeblicher Beschäftigungsstandort. Gleichzeitig zeigt sich eine wechselseitige Verflechtung, da auch Erwerbstätige mit Wohnsitz in Wels Beschäftigungsverhältnisse in den genannten Nachbargemeinden aufnehmen.

Die Abbildung 145 veranschaulicht die räumliche Struktur der Einpendlerbeziehungen nach Wels. Der Zielort Wels ist gelb hervorgehoben, während alle Herkunftsgemeinden der EinpendlerInnen farblich differenziert dargestellt sind. Die Farbskala von Hell- bis Dunkelrot spiegelt den relativen Gemeindeanteil am gesamten Einpendlervolumen nach Wels wider. Auffällig ist dabei die Hervorhebung der unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden durch eine intensivere Farbgebung. Darüber hinaus treten Grieskirchen (379 ErwerbseinpenderInnen), begünstigt durch die Anbindung an die Passauerbahn, sowie die Städte Linz, Leonding, Traun und Ansfelden mit ihren leistungsfähigen Verbindungen über

die Westbahn, die Landesstraße B1 sowie die Autobahnen A1 und A25 als bedeutendere Einpendlergebiete hervor.

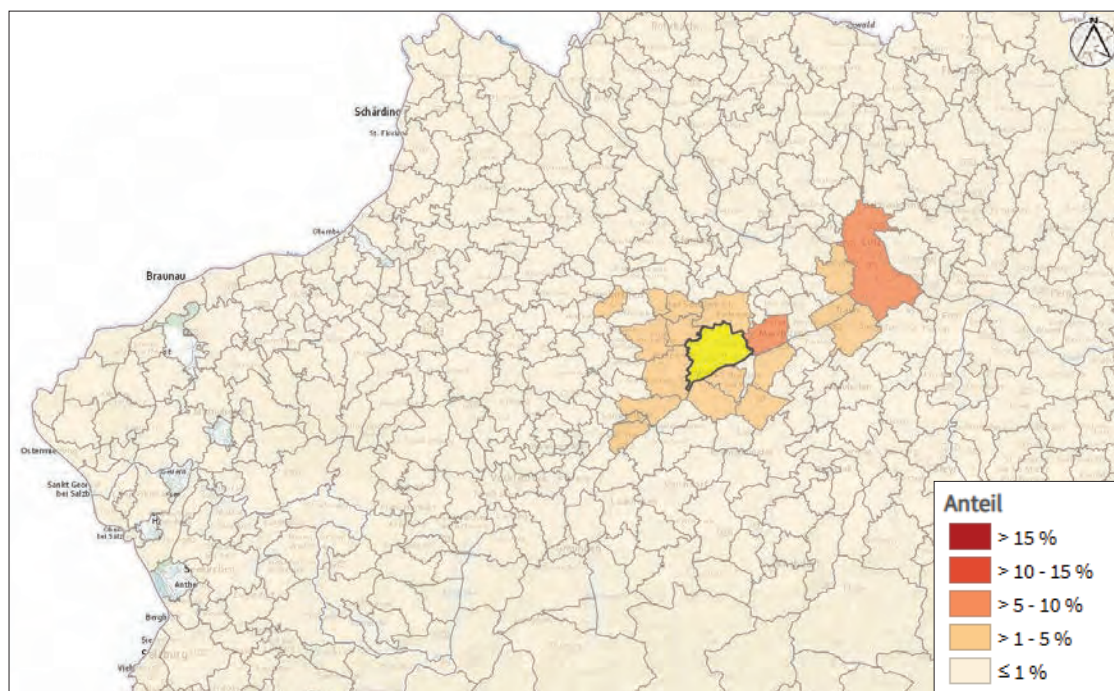


Abbildung 145: ErwerbseinpenderInnen nach Wels 2023 (Statistik Austria)

Tabelle 29 weist die zehn Gemeinden mit den höchsten EinpendlerInnenzahlen nach Wels aus. An erster Stelle rangiert Linz als nächstgelegene größere Stadt. Eine besonders hohe Bedeutung kommt darüber hinaus den unmittelbar angrenzenden Gemeinden Marchtrenk, Gunskirchen und Thalheim bei Wels zu, die aufgrund ihrer räumlichen Nähe einen erheblichen Anteil am EinpendlerInnenaufkommen stellen.

Gemeinde	EinpendlerInnen
Linz	2 471
Marchtrenk	1 718
Gunskirchen	1 099
Thalheim bei Wels	980
Buchkirchen	688
Krenglbach	598
Stadl-Paura	554
Pichl bei Wels	483
Steinhaus	479
Traun	464

Tabelle 29: EinpendlerInnen Top Ten Gemeinden, Wels 2023 (Statistik Austria)

Die Abbildung 146 veranschaulicht die räumliche Struktur der Auspendelbeziehungen nach Wels. Der Quellort Wels ist gelb hervorgehoben, während alle Herkunftsgemeinden der AuspendlerInnen farblich differenziert dargestellt sind. Die Farbskala von Hell- bis Dunkelblau spiegelt den relativen Gemeindeanteil am gesamten Auspendelvolumen von Wels wider. Analog zur Darstellung der Einpendlerbeziehungen treten auch bei den Auspendelbeziehungen die unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden durch eine

intensivere Farbgebung deutlich hervor. Darüber hinaus weisen Linz mit seinen Nachbargemeinden sowie Grieskirchen – in Übereinstimmung mit den Einpendlermuster – einen erhöhten Anteil auf. Ebenfalls überdurchschnittliche Werte zeigen die Gemeinden Sattledt, Sipbachzell und Eberstallzell, was auf die hohe Betriebsdichte entlang der A1-Westautobahn zurückzuführen ist.

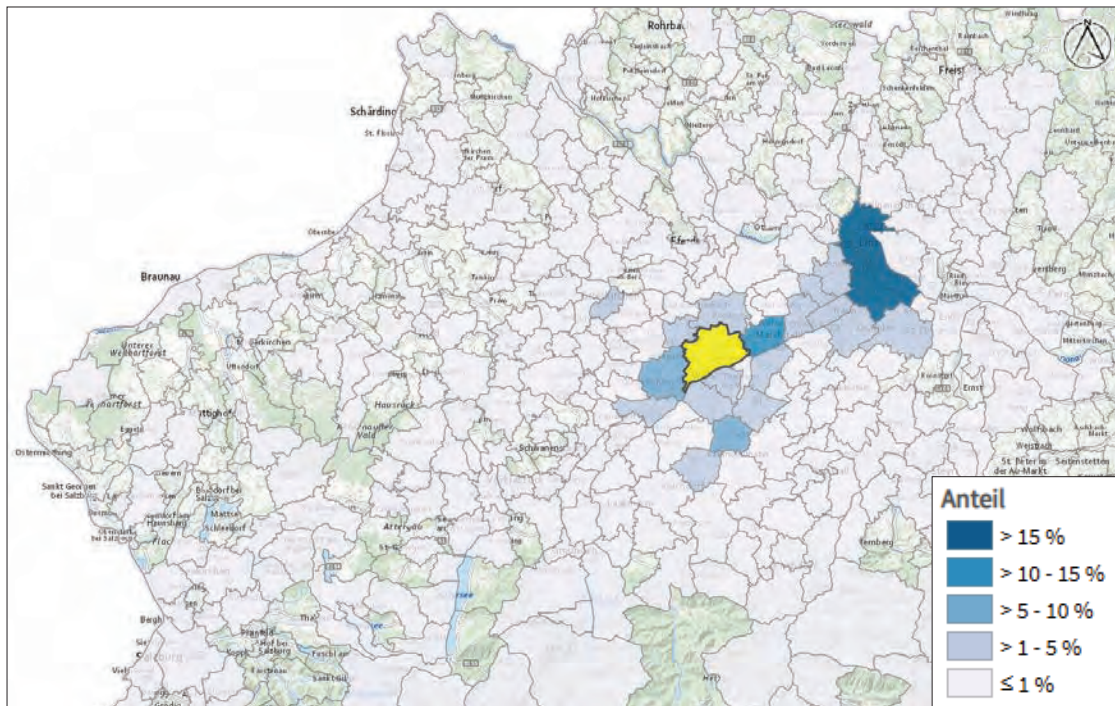


Abbildung 146: ErwerbsauspendlerInnen nach Wels 2023 (Statistik Austria)

Tabelle 30 verdeutlicht die wichtigsten Zielgemeinden der aus Wels auspendelnden Erwerbstätigen. Den größten Anteil verzeichnet dabei Linz. Marchtrenk und Grieskirchen weisen aufgrund ihrer Arbeitsstättendichte und Nähe zu Wels einen hohen Auspendleranteil auf. Ergänzend ist Sattledt hervorzuheben, wo die Konzentration der Betriebe beim Autobahnknoten Voralpenkreuz eine hohe Anziehungskraft auf Pendlerinnen und Pendler entfaltet.

Gemeinde	AuspenderInnen
Linz	2 509
Marchtrenk	1 465
Sattledt	992
Grieskirchen	990
Thalheim bei Wels	597
Hörsching	307
Traun	294
Steinhaus	210
Weißkirchen an der Traun	207
St. Florian	199

Tabelle 30: AuspendlerInnen Top Ten Gemeinden, Wels 2023 (Statistik Austria)

Eine Übersicht zu den Gesamtzahlen der Ein-, Aus- und BinnenpendlerInnen ist der Tabelle 31 zu entnehmen.

ErwerbspendlerInnen Stadt Wels gesamt	
EinpendlerInnen	31 130
AuspendlerInnen	13 962
BinnenpendlerInnen	17 571

Tabelle 31: ErwerbspendlerInnen Stadt Wels gesamt 2023 (Statistik Austria)

4.8 Bildungsstandort

Die Stadt Wels verfügt über ein vielfältiges und differenziertes Bildungsangebot, das über die Primarstufe hinausreicht und die Rolle der Stadt als zentralen Bildungsstandort im oberösterreichischen Zentralraum unterstreicht. Eine herausragende Stellung nimmt die Fachhochschule Oberösterreich, Campus Wels, ein. Mit einem breiten Spektrum an Bachelor- und Masterstudiengängen in den Bereichen Technik, Energie- und Werkstoffwissenschaften, Umwelt- und Lebensmitteltechnologie sowie Architektur und Bauwesen ist sie nicht nur für Studierende aus der Region, sondern auch überregional von hoher Attraktivität. Ergänzt wird das tertiäre Angebot durch die Fachhochschule für Gesundheitsberufe OÖ, die mit praxisorientierten Studiengängen im Gesundheits- und Pflegebereich die medizinisch-therapeutische Ausbildung im Zentralraum stärkt.

Die Höhere Technische Bundeslehranstalt (HTL) Wels bietet Schwerpunkte in den Ingenieurwissenschaften, etwa in den Feldern Maschinenbau, Mechatronik und Automatisierungstechnik, während die HTL für Lebensmitteltechnologie eine Spezialisierung auf biotechnologische und lebensmitteltechnologische Ausbildungsgänge ermöglicht. Mit der Höheren Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe (HBLW) Wels steht zudem eine Schule mit wirtschaftlichem Schwerpunkt zur Verfügung, die sowohl den direkten Einstieg in das Berufsleben als auch weiterführende Studiengänge eröffnet. Ergänzend sind in Wels bedeutende Berufsschulen angesiedelt, darunter jene mit Ausrichtung auf das Metallgewerbe sowie die Berufsschule für kaufmännische Lehrberufe, die eine zentrale Funktion in der dualen Ausbildung übernehmen und somit einen engen Bezug zur regionalen Wirtschaft gewährleisten.

Im allgemeinbildenden Bereich bilden in Wels vier Gymnasien: das Franziskus Gymnasium in der Schubertstraße, das Bundesrealgymnasium Wallerer Straße, das Bundesgymnasium in der Schauer-Straße sowie das Bundesgymnasium in der Anton-Bruckner-Straße.

Ergänzend dazu sichern die Volksschulen die Grundversorgung im Primarbereich. Mit insgesamt über zehn Standorten, die gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind, wird eine wohnortnahe Erreichbarkeit gewährleistet und damit die Bedeutung kurzer Wege im Bildungssystem betont.

5 Bestands- & Defizitanalyse

5.1 Mobilitätserhebung

Verkehrserhebung 2022

Mit der landesweiten Haushaltsbefragung „Verkehrserhebung 2022“ hat das Land Oberösterreich die etablierte Tradition regelmäßiger Mobilitätserhebungen (2012, 2001, 1992, 1982) fortgeführt. Die aktuellen Daten werden für die Analyse des Mobilitätsverhaltens der Stadt Wels herangezogen. Durch die wiederholte Durchführung der Verkehrserhebungen lassen sich langfristige Entwicklungen und Trends im Verkehrsverhalten nachvollziehen. Für den Masterplan Gehen wird insbesondere die Veränderung zwischen den Erhebungsjahren 2012 und 2022 untersucht.

Die Wohnbevölkerung des Bezirks Wels-Stadt legt pro Werktag insgesamt rund 184.200 Wege zurück, was einer Zunahme von 12,5 % gegenüber 2012 entspricht. Gleichzeitig ist der Anteil der mobilen Wohnbevölkerung von 88,8 % auf 90,3 % gestiegen. Die durchschnittliche Wegehäufigkeit pro mobile Person blieb jedoch nahezu unverändert und beträgt 2022 mit 3,48 Wegen pro Tag nahezu denselben Wert wie 2012 mit 3,50 Wegen.

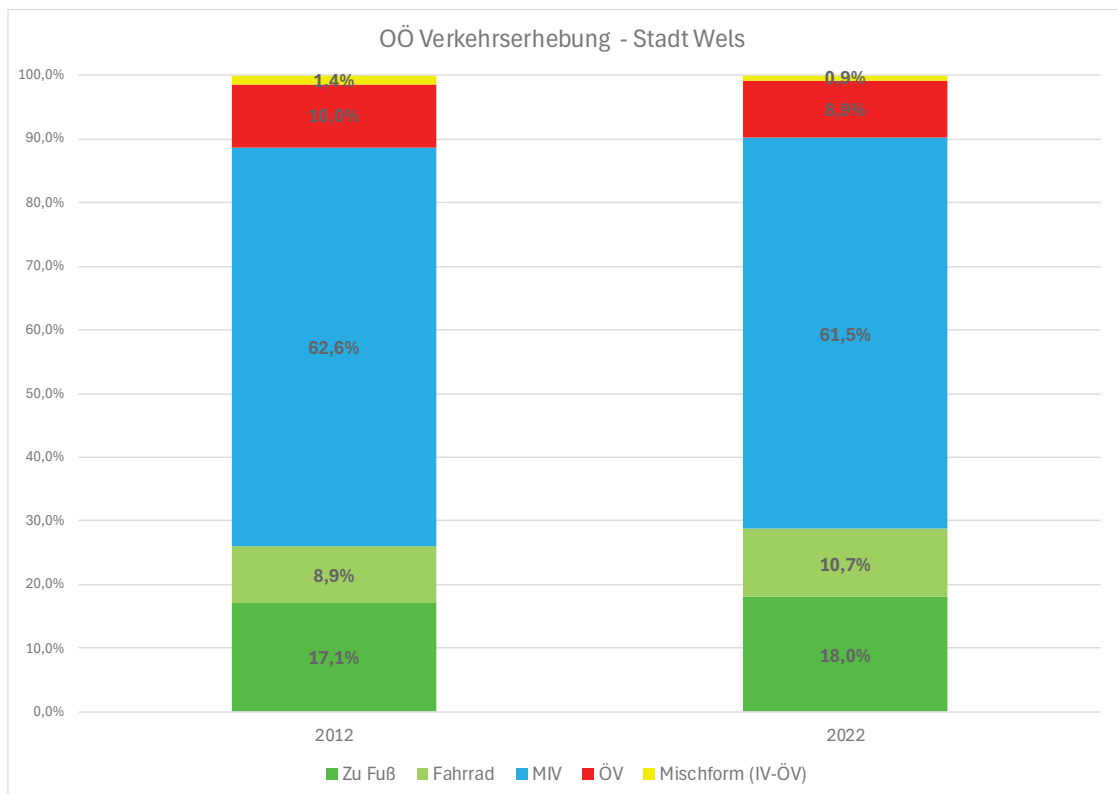


Abbildung 147: Modal Split Stadt Wels 2012 & 2022 (e.Abb., Quelle: VE Land OÖ)

Während zwischen 1992 und 2012 ausschließlich der MIV Zuwächse verzeichnete, deutet sich in der jüngsten Entwicklung eine Trendwende an. Zwischen 2012 und 2022 gingen die Anteile sowohl des MIV als auch des ÖV zurück, während der Fuß- und Radverkehr an Bedeutung gewann. Besonders hervorzuheben ist der Radverkehr: 10,7 % aller Wege – rund 19.700 Wege pro Werktag – werden heute zu Fuß zurückgelegt. Dies entspricht einem

relativen Anstieg von 20 % und zeigt die zunehmende Relevanz des Radverkehrs im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Wels-Stadt.

Dauerzählstellen Wels

Die Abbildung 148 zeigt die Lage der sechs Radverkehrszählstellen im Stadtgebiet von Wels. Die Zählstellen sind entlang zentraler innerstädtischer Verkehrsachsen sowie an wichtigen Querungen angeordnet. Mit der Römerbrücke, der Hans-Sachs-Straße / Handel-Mazetti-Straße und der Dragonerstraße / Grüne Zeile befinden sich mehrere Zählstellen in randstädtischen Lagen bzw. in überwiegend wohngeprägten Siedlungsbereichen außerhalb des unmittelbaren Stadtzentrums. Demgegenüber liegen die Zählstellen Schubertstraße, Roseggerstraße / Stelzhammerstraße sowie Dragonerstraße / Kienzlstraße im zentralen innerstädtischen Gebiet und erfassen den Radverkehr auf stark frequentierten innerstädtischen Verbindungen.

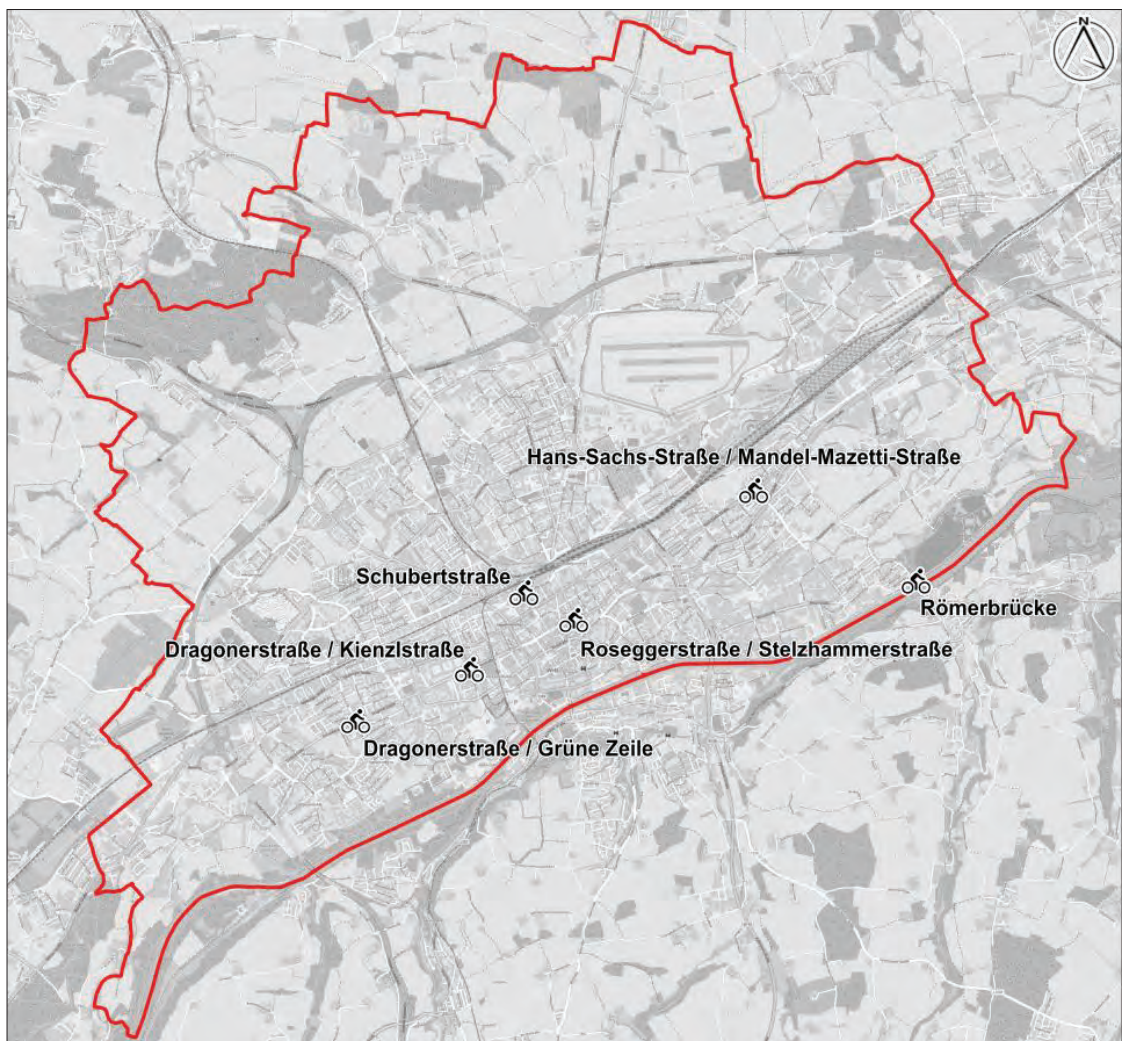


Abbildung 148: Rad Dauerzählstellen in Wels (e.Abb.)

Die Auswertung der automatischen Radverkehrszählstellen für das Jahr 2025 zeigt standortabhängige Unterschiede in der Belastung der einzelnen Straßenzüge. Die dargestellten Ø-Tageswerte beziehen sich auf den Zeitraum Jänner bis Dezember 2025 bzw. bei der Römerbrücke auf den Zeitraum Mai bis Oktober 2025.

Die höchsten durchschnittlichen Tagesbelastungen werden an der Schubertstraße sowie an der Roseggerstraße–Stelzhamerstraße festgestellt. Mit rund 570 bzw. 490 Radfahrten pro Tag weisen diese Achsen eine hohe Bedeutung für den übergeordneten Alltagsradverkehr auf und übernehmen eine wichtige Verbindungs- und Bündelfunktion im städtischen Radverkehrsnetz. Auch die Römerbrücke erreicht mit rund 310 Radfahrten pro Tag höheres Belastungsniveau, wobei hier der verkürzte Erfassungszeitraum (Sommermonate) ab Mai 2025 zu berücksichtigen ist. Zudem ist festzuhalten, dass die Eröffnung der Römerbrücke im Mai 2025 zu einem hohen Radverkehrsaufkommen im Eröffnungsmonat geführt hat. Die im Mai registrierten Werte liegen über jenen der Folgemonate, wodurch der ausgewiesene Ø-Tageswert insgesamt tendenziell erhöht ausfällt. Aufgrund eines Defekts der Dauerzählstelle wurden im November und Dezember 2025 keine Daten erfasst.

Zählstelle	Zeitraum [2025]	Radverkehr	Ø Radverkehr / Tag
Schubertstraße	Jänner – Dez.*	207 334	568
Römerbrücke	Mai – Okt.	57 726	314
Roseggerstraße–Stelzhamerstraße	Jänner – Dez.**	172 693	492
Dragonerstraße – Grüne Zeile	Jänner – Dez.	38 168	105
Dragonerstraße – Kienzlstraße	Jänner – Dez.	47 821	131
Handel-Mazetti-Straße	Jänner – Dez.	72 703	199

Tabelle 32: Übersicht Rad-Dauerzählstellen (e.Abb.)

*August 2025 nicht vollständig; ** bis 17. Dezember 2025

Mittlere Radverkehrsstärken zeigen sich an der Handel-Mazetti-Straße mit durchschnittlich rund 200 Radfahrten pro Tag. Geringere Belastungen werden an den Zählstellen Dragonerstraße – Grüne Zeile und Dragonerstraße – Kienzlstraße festgestellt. Die hier ermittelten Durchschnittswerte von rund 110 bis 130 Radfahrten pro Tag deuten auf eine überwiegend quartiersbezogene Nutzung mit lokalem Ziel- und Quellverkehr hin.

Bei der Schubertstraße ist zu berücksichtigen, dass im August 2025 ein teilweiser Ausfall der Zähleinrichtung vorlag. Da der August üblicherweise zu den Monaten mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen zählt, führt dieser Ausfall zu einer Unterschätzung der Gesamtmenge und damit zu einem leicht verminderten Ø-Tageswert. Die tatsächlich zu erwartende durchschnittliche Tagesbelastung der Schubertstraße liegt daher voraussichtlich etwas über dem rechnerisch ermittelten Wert.

Grundsätzlich unterliegt der Radverkehr im Jahresverlauf ausgeprägten saisonalen Schwankungen. Die Verkehrsstärken steigen im Frühjahr deutlich an, erreichen in den Sommermonaten (Mai bis September) ihre höchsten Werte und gehen im Herbst sowie insbesondere im Winter wieder zurück. Durchschnittswerte über längere Zeiträume – insbesondere unter Einbeziehung der Wintermonate – stellen daher stets einen gemittelten Wert dar, der die saisonalen Spitzen im Sommer nur eingeschränkt abbildet.

5.2 Begehung

Im Rahmen mehreren kleinräumigen Begehungen, welche an mehreren Tagen durch das Planungsteam durchgeführt wurden, wurde das bestehende Radwegesystem analysiert.

Die Begehungen wurden mittels Drohnenvideos und Kamerafotos festgehalten. Gegenstand der Vor-Ort-Erhebungen war insbesondere die Analyse des Radwegenetzes hinsichtlich der vorhandenen Breiten und der netzseitigen Durchgängigkeit, also eines lückenlosen, zusammenhängenden Radwegenetzes ohne Unterbrechungen.



Abbildung 149: Geh- und Radweg zwischen Lärchenstraße u. Pulverturmstraße (e.Abb.)

5.3 IST-Wegenetz

Der Radverkehr nimmt in Wels eine zunehmend bedeutende Rolle innerhalb des städtischen Mobilitätssystems ein und bildet eine zentrale Komponente im Bestreben, den Anteil des Umweltverbundes zu stärken. Der Binnenverkehr der Erwerbstätigen und die Funktion der Stadt als regionaler Bildungsstandort schaffen günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Ergänzt wird dieses Potenzial durch die Topographie des Stadtgebiets, die weitgehend flach verläuft und somit die Attraktivität für den Radverkehr zusätzlich erhöht.

Auf planerischer Ebene wurde der Radverkehr in Wels durch verschiedene Verkehrskonzepte und Stadtentwicklungspläne kontinuierlich gestärkt. In den 1970er-Jahren begannen erste Initiativen zur Ausweisung von Radwegen, die seither systematisch ausgebaut und verdichtet wurden. So wurde 2022 die erste Fahrradstraße im Bundesland Oberösterreich verordnet. Mit der Errichtung von Brückenbauwerken, wie etwa dem

Trodatssteg (2004), Museumssteg (ugs. Angerlehnersteg, 2013) und die Römerbrücke (2025) über die Traun, konnte die Netzkonnektivität für den Rad- und Fußverkehr entscheidend verbessert werden. Darüber hinaus wird das Radverkehrsnetz mit Radwegen wie zum Beispiel in der Roseggerstraße (2024), Neinergutstraße (2020) oder Oberfeldstraße (2023) weiter verdichtet bzw. ausgebaut, wodurch die Erreichbarkeit wichtiger Zielorte erleichtert wird.

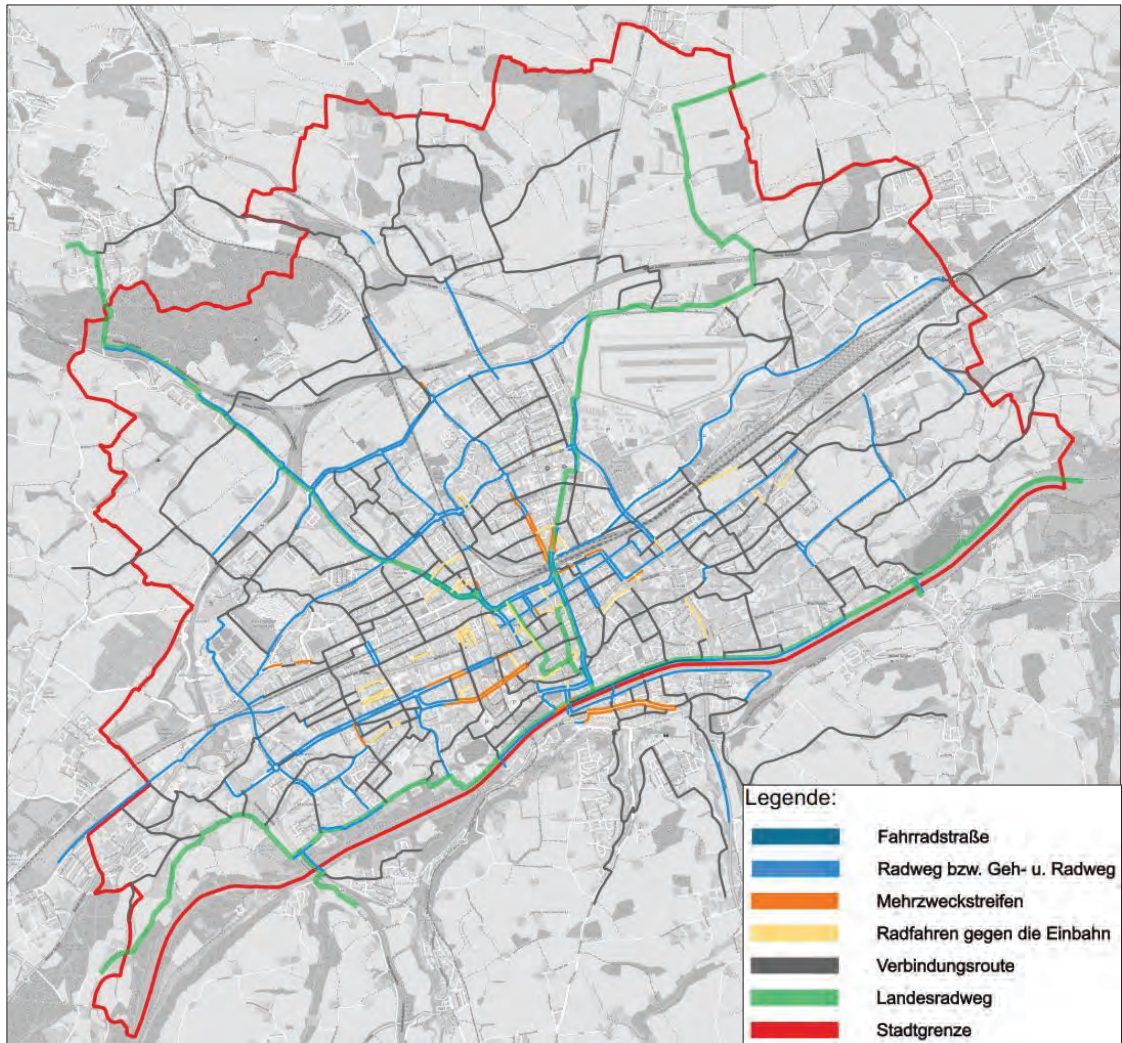


Abbildung 150: Radwegenetz Wels (e. Abb.)

Auch im Rahmen der jüngeren Konzepte, etwa des örtlichen Entwicklungskonzeptes von 2015 und der stadtreionalen Strategie von 2018, wurde die Förderung des Radverkehrs als wesentliches strategisches Ziel definiert.

In der Abbildung 150 ist das Radwegenetz der Stadt Wels dargestellt. Das dichte und differenzierte Radwegenetz verfügt über verschiedene Infrastrukturelemente. Neben klassischen Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen (hellblau) existieren auch Fahrradstraßen (dunkelblau) sowie Mehrzweckstreifen (orange), die vor allem im innerstädtischen Bereich zur Anwendung kommen. Radfahren gegen die Einbahn (ocker) erhöht die Netzkonnektivität innerhalb dicht bebauter Quartiere, während Verbindungsrouen (grau) und Landesradwege (dunkelgrün) die Anbindung an das regionale Umfeld sicherstellen.

B&R Standorte

Abbildung 151 zeigt eine Übersicht der im Stadtgebiet verorteten Bike-&-Ride-Haltestellen (B+R) als Schnittstellen zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Die Standorte sind im Stadtgebiet verteilt und dienen insbesondere der Erweiterung des Einzugsbereichs des Stadtbusnetzes („letzte Meile“) durch ein gesichertes Abstellen des Fahrrads an den Endhaltestellen der Stadtbusse bzw. an wichtigen Umsteigestationen. Als Bike-&-Ride-Haltestellen werden seitens der Stadt u. a. Dickerldorf, Negrellistraße, Oberfeldstraße, Sudetenstraße, Traunaustraße, Wallerer Straße und Wimpassinger Straße genannt. Die Stadt Wels verfolgt dabei grundsätzlich das Ziel, Radabstellanlagen laufend zu verbessern (u. a. durch Modernisierung älterer Anlagen und den Einsatz neuer Bügelsysteme) und legt einen Schwerpunkt auf jene Standorte, an denen Radverkehr und ÖV direkt verknüpft werden.

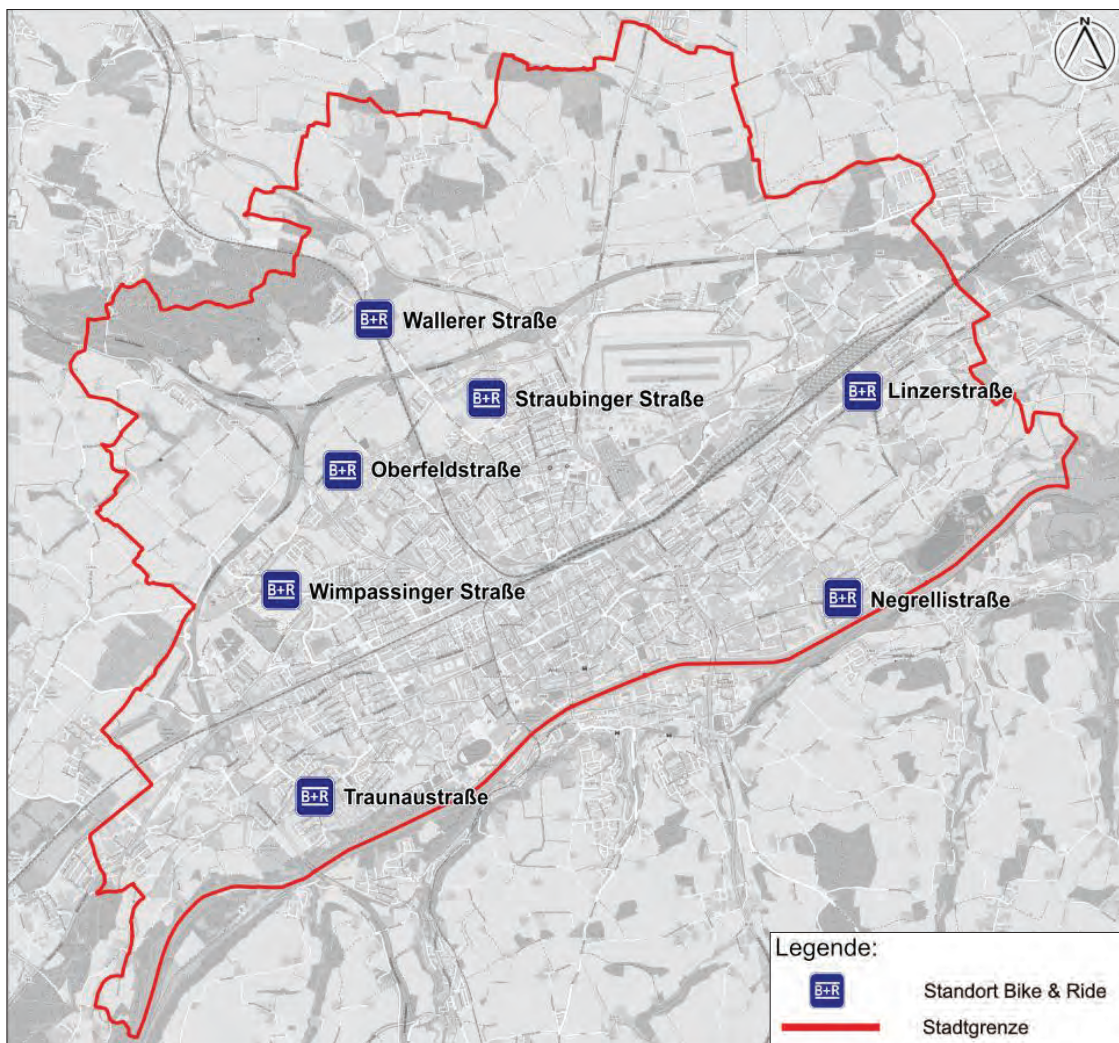


Abbildung 151: B&R Standorte, Wels (e.Abb.)

Abbildung 152 dokumentiert beispielhaft die bauliche Ausgestaltung einer Bike-&-Ride-Haltestelle im Straßenraum: ein klar gekennzeichnete, überdachter Abstellbereich mit diebstahlsicheren Fahrradbügeln in unmittelbarer Lage zur Haltestelle. Die Nutzung der überdachten Abstellbereiche ist kostenlos.



Abbildung 152: B&R Haltestelle, Wels (Stadt Wels)

Ergänzend zu den Bike-&-Ride-Standorten stellt die Stadt Wels im öffentlichen Raum ein Angebot an Radabstellplätzen mit diebstahlsicheren Fahrradbügeln bereit. Die Radanlehnbügel werden seit 2010 in der Welser Innenstadt sowie im Bereich ausgewählter Parkanlagen installiert; das System wird laufend erweitert und veraltete Abstellanlagen werden schrittweise durch moderne Bügelsysteme ersetzt.

Am Hauptbahnhof Wels werden darüber hinaus abschließbare Radboxen als witterungsgeschützte und besonders sichere Abstellmöglichkeit angeboten. Laut Stadt Wels stehen dort 16 mietbare Boxen zur Verfügung (je Box Stellplatz für maximal zwei Fahrräder) und die Ausstattung umfasst u.a. Beleuchtung, Steckdose sowie eine Lademöglichkeit für E-Bikes bei vollständiger Absperrbarkeit der Box. Die Energieversorgung für Ladestationen und LED-Beleuchtung erfolgt über eine Photovoltaik-Anlage, womit der benötigte Strom vor Ort erzeugt wird.

Rad-Self-Service-Stationen

Die in der Abbildung 153 dargestellten Rad-Self-Service-Stationen (Selbst-Reparaturstationen) sind ein niederschwelliges Infrastrukturangebot zur Unterstützung des Alltags- und Freizeitradverkehrs in Wels. Sie ermöglichen eine jederzeitige, unkomplizierte Durchführung von Basismaßnahmen wie dem Aufpumpen der Reifen (Kompressor/Luftpumpe) sowie kleineren Nachjustierungen bzw. Reparaturen direkt im öffentlichen Raum. Damit wird die Betriebssicherheit im Radverkehr erhöht und die Hemmschwelle für längere bzw. regelmäßige Fahrten reduziert – insbesondere entlang stark frequentierter Routen.

Technisch handelt es sich bei den Stationen um kompakte Serviceeinheiten (u.a. als ÖAMTC-Fahrrad-Stützpunkte ausgeführt) mit Aufhängevorrichtung zum Fixieren des

Fahrrads sowie integrierten Handwerkzeugen für „do-it-yourself“-Einsätze (z.B. Inbus- und Schraubenschlüssel, Reifenheber). Für Wels ist beispielhaft ein ÖAMTC-Stützpunkt an der Traunuferstraße (östlich der alten Traunbrücke) dokumentiert; die Ausstattung ist explizit auf die rasche Behebung kleiner Pannen ausgelegt.

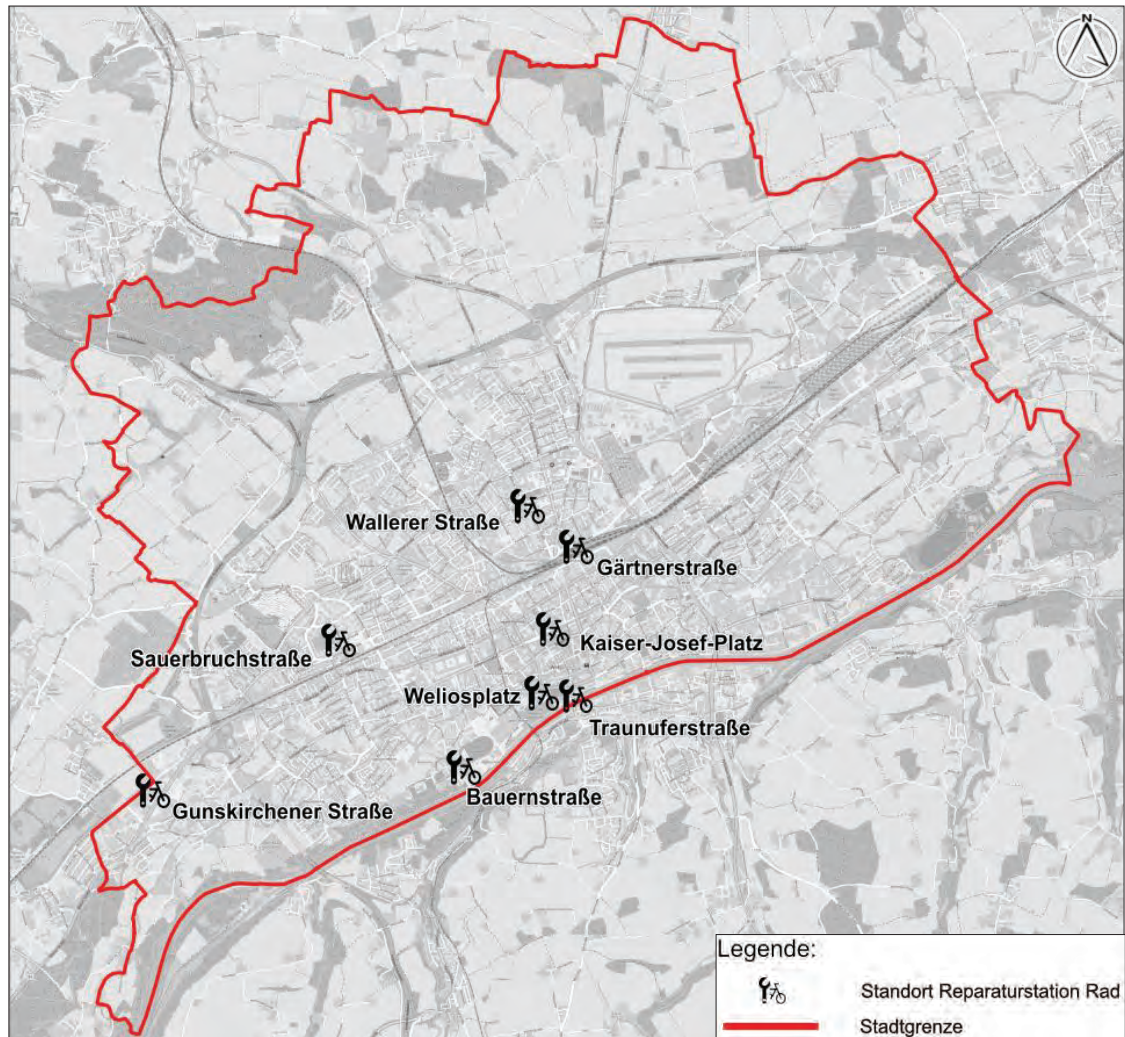


Abbildung 153: Rad-Self-Service-Stationen, Wels (e.Abb.)

Die räumliche Verteilung gemäß Abbildung 153 zeigt mehrere Standorte im Stadtgebiet mit Schwerpunkt im innerstädtischen Bereich und an wichtigen Korridoren bzw. Zielpunkten. Verortet sind Stationen u.a. bei Wallerer Straße, Gärtnerstraße, Kaiser-Josef-Platz, Weliosplatz, Traunuferstraße, Bauernstraße, Sauerbruchstraße und Gunschirchener Straße. Betreiberseitig sind in Wels jedenfalls ÖAMTC-Stützpunkte ausgewiesen (z.B. Traunuferstraße sowie beim BRG Wallererstraße), womit die Stadt das Angebot durch etablierte Servicepartner ergänzt.



Abbildung 154: Rad-Self-Service-Station, max.center (e.Abb.)

E-Ladestationen

Die E-Bike-Ladestationen (E-Tankstellen) ergänzen das städtische Radinfrastrukturangebot um eine Energie-Versorgungskomponente für den elektrisch unterstützten Radverkehr. Durch die Möglichkeit des Zwischenladens wird die Reichweite im Alltags- und Freizeitverkehr erhöht und die Nutzbarkeit von E-Bikes auch bei längeren Wegekettten (z.B. Einkaufen, Pendeln, Freizeit) verbessert. Die räumliche Verortung im Stadtgebiet zeigt, dass Ladeangebote gezielt an gut frequentierten Zielpunkten bzw. an übergeordneten Korridoren vorgesehen sind und damit die funktionale Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen unterstützt wird.

Aus fachlicher Sicht sind Standorte insbesondere dort zweckmäßig, wo hohe Aufenthaltswahrscheinlichkeit (Innenstadt/Zentrum) bzw. intermodale Verknüpfung (Bahnhof) gegeben ist: Das Laden kann in bestehende Wege und Aufenthalte integriert werden, wodurch die Ladeinfrastruktur einen direkten Beitrag zur Attraktivierung und Alltagstauglichkeit des E-Bike-Verkehrs im Stadtgebiet leistet.

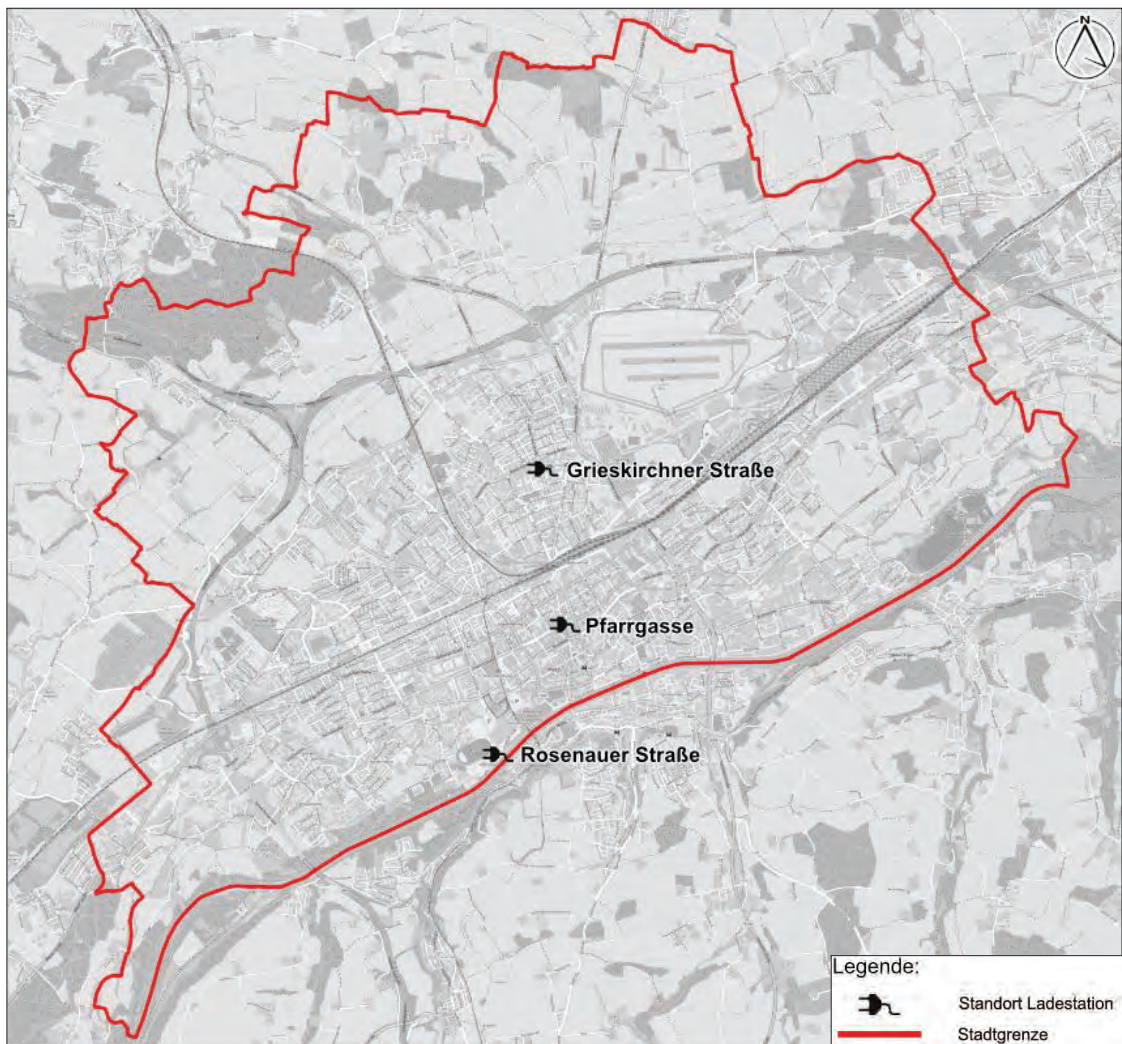


Abbildung 155: E-Ladestationen, Wels (e.Abb.)

5.4 Wunschliniennetz

Auf Basis der Vor-Ort-Erhebungen, der Bestandsanalyse des Radverkehrsnetzes sowie der Auswertung der städtebaulichen und funktionalen Rahmenbedingungen in Wels wurden zentrale Quell- und Zielpunkte identifiziert, die im Alltag mit dem Fahrrad besonders gut erreichbar sein sollen. Die daraus abgeleiteten, maßgeblichen Wegebeziehungen werden im sogenannten Wunschliniennetz für den Radverkehr dargestellt. Dieses Wunschliniennetz bildet die fachliche Ausgangsbasis für die Entwicklung des künftigen SOLL-Radverkehrsnetzes (Haupttruten- und Ergänzungsnetz) und ermöglicht eine nachvollziehbare Priorisierung der Netzentwicklung.

Als Grundlage der Darstellung dienen die relevanten Points of Interest (u.a. Stadtzentrum, Hauptbahnhof, Klinikstandorte, Schul- und Freizeitzentren, Sport- und Gartenstadtbereiche) sowie wichtige ÖV-Knoten und Stadtteilzentren. Die Pfeilrichtungen verdeutlichen dabei die radialen und tangentialen Verbindungsbedarfe zwischen den Stadtteilen und dem Welser Stadtzentrum sowie zu übergeordneten Zielen im Umland. Damit wird nicht nur die innerstädtische Erreichbarkeit abgebildet, sondern auch die

funktionale Verknüpfung in die Nachbargemeinden bzw. in Richtung regionaler Ziele (z.B. Schleißheim/Traunraum, Thalheim und weitere Umlandbeziehungen).



Abbildung 156: Wunschliniennetz Rad Wels (e.Abb.)

Die einzelnen Symbole und Abkürzungen in der Abbildung 156 werden in der folgenden Übersicht aufgelistet:

BHF Bahnhof	MA Markt	Bahnhof	Handel
FH Fachhochschule	RS Ringstraße	Bahnhof geplant	Krankenhaus
K Kirche	S Schule	Behörde	Kunst & Kultur
KG Kindergarten	SH Stadthalle	Bildungseinrichtung	Messe
KI Kino	SP Stadtplatz	Busbahnhof	Parkanlage
KJ Kaiser Josef Platz	TP Tierpark	Einkaufszentrum	Sehenswürdigkeit
M Messegelände	VG Volksgarten	Gewerbegebiet	Sportanlage
		Gewerbegebiet geplant	

In der Netzplanung werden unterschiedliche Hierarchiestufen der Radverbindungen berücksichtigt. Besonders im Bereich des Welser Stadtzentrums sowie entlang der Verbindungen zu hoch frequentierten Zielen (insbesondere Bildungsstandorte, Bahnhof/ÖV-Terminal, Klinik) sind die prioritären Achsen im Wunschliniennetz durch stärker

hervorgehobene Linien dargestellt. Diese Hauptrouten bilden die Kernstruktur eines leistungsfähigen Radnetzes und sollen künftig eine durchgängige, sichere und komfortable Führung ermöglichen. Ergänzend dazu werden weitere, weniger stark belastete Verbindungen als Zubringer- und Verteilrouten berücksichtigt, um eine flächendeckende Erschließung der Stadtteile sicherzustellen und Netzlücken zu vermeiden.

Die Abbildung macht damit deutlich, dass die künftige Radverkehrsplanung in Wels nicht ausschließlich punktuell (Einzelmaßnahmen) erfolgen kann, sondern netzorientiert auszurichten ist: Entscheidend ist ein zusammenhängendes, hierarchisch aufgebautes Routensystem, das die wichtigsten Alltagsrelationen bedient, Umwege minimiert, sichere Querungen und Knotenpunkte gewährleistet und die Anbindung an zentrale Zielorte sowie an den öffentlichen Verkehr stärkt.

5.5 Defizitanalyse

Die Defizitanalyse zum Radverkehr zeigt die im bestehenden Radverkehrssystem identifizierten Schwachstellen und verortet diese flächendeckend im gesamten Stadtgebiet Wels. Die in der Abbildung dargestellten Defizitpunkte sind nummeriert und den jeweiligen Netzabschnitten zugeordnet; sie bilden damit die fachliche Grundlage für die Ableitung eines Maßnahmenkatalogs sowie für die Priorisierung im künftigen SOLL-Radnetz. Ergänzend zur kartografischen Darstellung werden ausgewählte Problemstellen durch exemplarische Fotos dokumentiert, wodurch die Art der Einschränkungen vor Ort (Qualität, Sicherheit, Komfort, Netzdurchgängigkeit) nachvollziehbar dargestellt wird.

Im Mittelpunkt der Analyse stehen Defizite, die die Alltagstauglichkeit und die Netzfunktion des Radverkehrs beeinträchtigen. Dazu zählen insbesondere fehlende Radverkehrsanlagen („kein Radweg vorhanden“) entlang wichtiger Verbindungen, Unterbrechungen bzw. Lücken im Hauptroutennetz sowie Abschnitte, in denen der Radverkehr ohne geeignete Rahmenbedingungen im Mischverkehr geführt wird (z.B. ohne Tempo-/Sicherheitsregime oder nur abschnittsweise im Mischverkehr). Ebenso werden sicherheitsrelevante Konfliktstellen ausgewiesen, etwa durch unsichere oder unzureichende Querungshilfen an übergeordneten Straßen, die eine durchgängige, komfortable und sichere Routenführung erschweren.

Darüber hinaus werden qualitative Defizite im Straßenraum aufgezeigt, die unabhängig von der reinen Netzanbindung die Nutzbarkeit des Radverkehrs einschränken. Beispiele sind zu schmale Rad- bzw. Mehrzweckstreifen mit erhöhtem Konfliktpotenzial (u.a. Dooring-Gefahr entlang parkender Kfz), unzureichende Seitenräume sowie Abschnitte mit nicht angemessenem Oberflächenstandard (z.B. unbefestigte Radwege). Solche Qualitätsmängel wirken sich insbesondere bei höherer Nutzung, bei schlechten Witterungsbedingungen sowie für weniger geübte Nutzergruppen (Kinder, ältere Personen) negativ aus.



Abbildung 157: Defizitanalyse Rad Wels (e.Abb.)

6 Maßnahmen

6.1 Leitbild Stadt Wels

Das Leitbild für die Mobilitätsentwicklung der Stadt Wels bündelt die wesentlichen Handlungsfelder, die eine nachhaltige und zukunftsorientierte Gestaltung des städtischen Verkehrs ermöglichen sollen. Während die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wels konkrete, Vorgaben und Ziele definieren, adressiert das Leitbild ein breiteres Spektrum an strategischen Handlungsfeldern und dient als übergeordneter Orientierungsrahmen für eine integrierte Mobilitätsplanung. Im Mittelpunkt steht die Förderung der aktiven Mobilität durch den Ausbau und die Verbesserung des Rad- und Gehwegenetzes. Ergänzend dazu werden Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs sowie der Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Angebote betont, um intermodale Mobilitätsketten zu stärken.

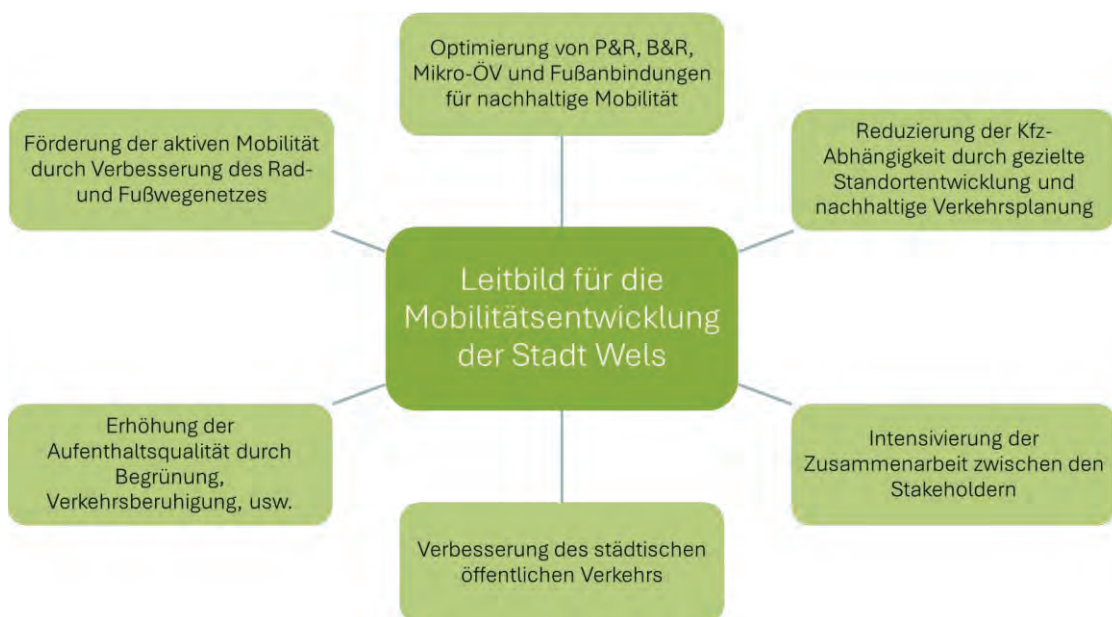


Abbildung 158: Leitbild Stadt Wels (e.Abb.)

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Reduzierung der Kfz-Abhängigkeit durch eine gezielte Standortentwicklung und nachhaltige Verkehrsplanung. Darüber hinaus wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Begrünung, Verkehrsberuhigung und ähnliche Maßnahmen hervorgehoben. Gleichzeitig spielt die Intensivierung der Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern eine wichtige Rolle, um eine breite Akzeptanz und Mitgestaltung zu ermöglichen.

Insgesamt verdeutlicht das Leitbild die strategische Ausrichtung der Stadt Wels auf eine nachhaltige, sichere und attraktive Mobilitätsentwicklung, die sowohl ökologische als auch gesellschaftliche Anforderungen berücksichtigt.

6.2 SOLL-Wegenetz für den Radverkehr

Basierend auf den Zielsetzungen des Masterplans Radfahren und den Ergebnissen aus Wunschliniennetz und Defizitanalyse wurde für Wels ein SOLL-Liniennetz als künftiges Zielnetz des Radverkehrs entwickelt. Dieses SOLL-Netz bildet die strategische Netzstruktur

für ein durchgängiges, sicheres und alltagstaugliches Radverkehrssystem und dient als räumliche Grundlage zur Ableitung, Priorisierung und Bündelung von Maßnahmen. Insgesamt wurden 68 konkrete Maßnahmen definiert; ergänzend wurden 7 Zukunftsmaßnahmen als Wunschprojekte ohne konkreten Zeithorizont festgelegt.

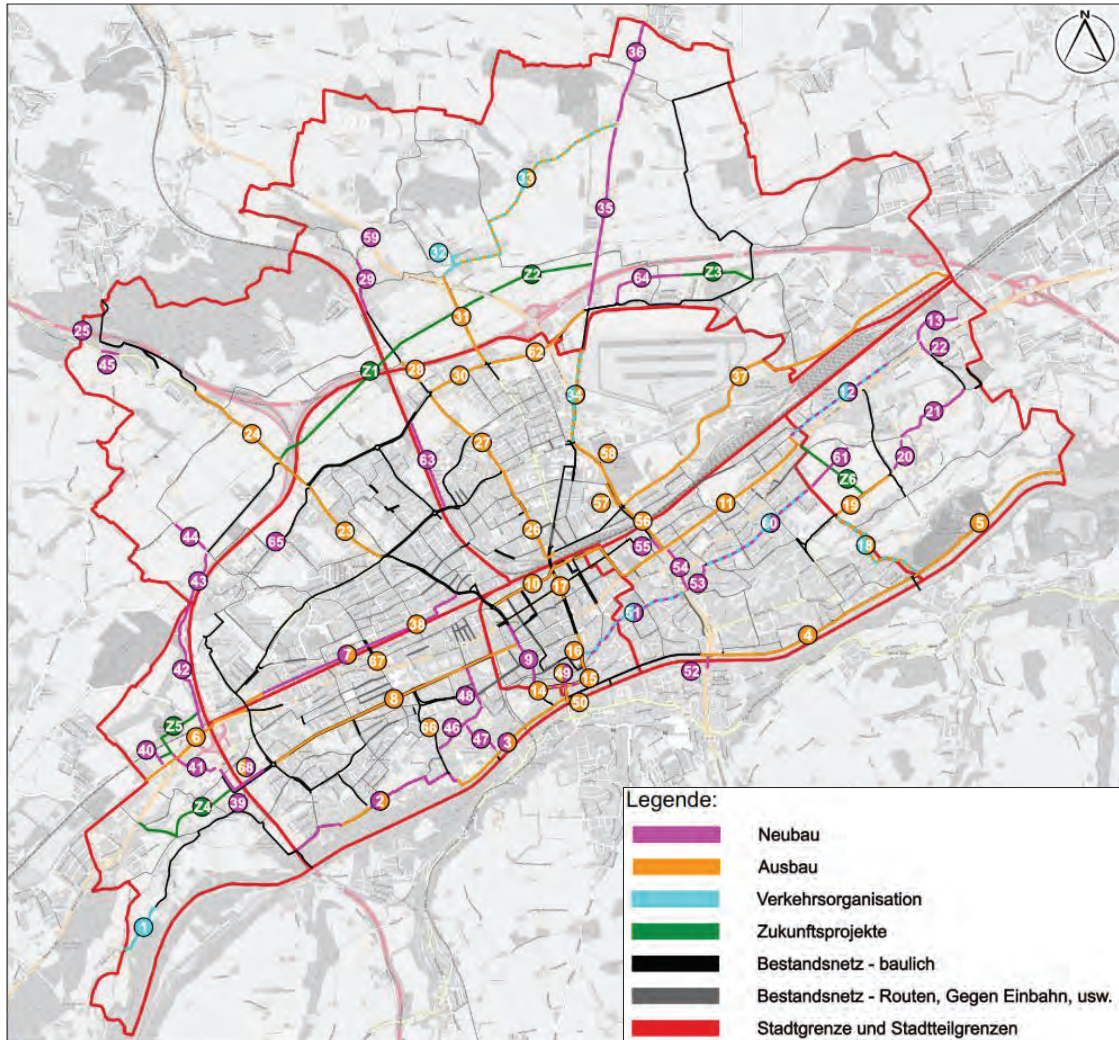


Abbildung 159: SOLL-Liniennetz Rad Wels (e.Abb.)

Die Abbildung 159 stellt das SOLL-Radnetz gemeinsam mit dem bestehenden Netzbestand dar und gliedert die Umsetzungsvorschläge in mehrere Kategorien (Legende). Schwarze Linien bilden das vorhandene baulich geführte Radnetz ab (Bestandsnetz – baulich). Graue Linien markieren bestehende Routenführungen bzw. organisatorische Lösungen (z.B. Radrouten, Gegen-Einbahn-Regelungen), die ohne durchgehende bauliche Infrastruktur auskommen, aber als Netzbestand bereits eine Verbindungsfunktion erfüllen (Bestandsnetz – Routen, Gegen Einbahn, usw.). Rote Linien kennzeichnen die Stadtgrenze sowie die Grenzen der einzelnen Stadtteile und dienen der räumlichen Einordnung der Netzelemente. Die Maßnahmen zur Herstellung des SOLL-Netzes sind farblich nach Umsetzungslogik differenziert:

- Magenta (Neubau) kennzeichnet Abschnitte, in denen neue Radverkehrsanlagen erforderlich sind, um Netzlücken zu schließen, fehlende Verbindungen herzustellen

oder eine qualitativ adäquate Führung entlang wichtiger Korridore erstmals zu ermöglichen.

- Orange (Ausbau) markiert Strecken, an denen bestehende Anlagen bzw. Führungen qualitativ aufzuwerten sind (z.B. Querschnittsanpassungen, Sicherheitsverbesserungen, Knotenpunktoptimierungen), um die Anforderungen an ein leistungsfähiges Hauptroutennetz zu erfüllen.
- Türkis (Verkehrsorganisation) steht für Maßnahmen, die primär über Regelungen und Organisation im Straßenraum umgesetzt werden (z.B. Anpassungen der Verkehrsführung, Freigaben/Gegen-Einbahn, punktuelle Priorisierungen). Diese Elemente ergänzen die baulichen Maßnahmen insbesondere dort, wo eine sichere und konfliktarme Führung auch ohne umfangreichen Ausbau möglich ist.
- Grün (Zukunftsprojekte) bildet die 7 als langfristige Wunschmaßnahmen definierten Projekte ab, die zwar eine hohe strategische Relevanz für das Netz besitzen, jedoch derzeit ohne fixierten Realisierungshorizont geführt werden (z.B. aufgrund von Abhängigkeiten zu anderen Vorhaben, Flächenverfügbarkeiten oder übergeordneten Projekten).

Insgesamt verdeutlicht die Abbildung den netzorientierten Ansatz der Radverkehrsplanung: Statt punktueller Einzelmaßnahmen wird ein zusammenhängendes, hierarchisch strukturiertes Zielnetz aufgebaut, das zentrale Quell- und Zielrelationen im Stadtgebiet abdeckt, Stadtteile an das Welser Stadtzentrum anbindet und wichtige Korridore sowie Querungsbedarfe systematisch berücksichtigt. Das SOLL-Liniennetz ist damit die zentrale Referenz für die weitere Projektentwicklung (Entwurfsplanung, Prioritätenreihung, Kosten-/Nutzen-Betrachtungen) und ermöglicht eine transparente, schrittweise Umsetzung der 68 Maßnahmen sowie der 7 Zukunftsprojekte

Tätigkeitsfeld generelle Maßnahmen

Neben den 68 baulichen Maßnahmen im SOLL-Liniennetz empfiehlt sich für Wels ein ergänzendes Maßnahmenpaket aus intermodalen Verknüpfungen, sicherem Radparken, Serviceangeboten und Sharing. Diese Elemente wirken unmittelbar auf die Nutzbarkeit im Alltag (v.a. „erste/letzte Meile“), erhöhen die subjektive und objektive Sicherheit und senken Einstiegshürden – insbesondere für Gelegenheitsradler*innen, Pendler*innen und Schüler*innen.

- **Bike & Ride (B&R)**

Die Stadt Wels hat gemeinsam mit der WELS Linien GmbH bereits begonnen, Bike-&-Ride-Haltestellen an Endhaltestellen bzw. wichtigen Umsteigepunkten zu errichten. Diese sind kostenlos nutzbar, überdacht und mit diebstahlsicheren Fahrradbügeln ausgestattet.

Für den Masterplan Rad empfiehlt sich, dieses System als standardisiertes B&R-Modul weiterzuentwickeln und an mehreren Standorten in Wels zu errichten.

- **Radboxen und hochwertige Abstellanlagen**

Für den Umstieg auf Rad + ÖV ist Diebstahl- und Witterungsschutz ein zentraler Erfolgsfaktor. In Wels sind am Hauptbahnhof bereits 16 mietbare Radboxen mit Lademöglichkeit für E-Bikes umgesetzt. Aus Sicht des Masterplans ist dies als

„Premium-Angebot“ weiter auszubauen, weil die Nachfrage hoch ist. Ausbau weiterer Radboxen an hochfrequenten Standorten (Hauptbahnhof, Innenstadt, Klinikum, Bildungsstandorte, Parkanlagen) mit Fokus auf Sicherheit (versperrbar, beleuchtet, einsehbar). Parallel dazu flächige Erweiterung von Fahrradbügeln (diebstahlsicher, standardisiert) insbesondere in der Innenstadt und an Parkanlagen – als „Basisangebot“ für Kurzzeitparken.

- **Selbst-Reparaturstationen**

Selbst-Reparaturstationen sind ein vergleichsweises kosteneffizientes Instrument, um Pannenresilienz, Sicherheit und Nutzungszuverlässigkeit zu erhöhen. In Wels bestehen bereits Selbst-Reparaturstationen (z.B.: ÖAMTC-Fahrradstützpunkte). Solche Stationen können gezielt als Teil der Netzlogik ausgebaut werden.

- **Rad-Leihsystem (Bike Sharing)**

Ein städtisches Rad-Leihsystem kann in Wels eine Lücke schließen: kurze Wege zwischen Bahnhof – Innenstadt – Bildungs-/Arbeitsstandorten sowie innerhalb der Stadtteile, ohne dass ein eigenes Rad erforderlich ist. Als Referenz eignet sich insbesondere Innsbruck, wo das IVB-Stadtrad (nextbike) stark skaliert hat: Für 2024 wurden über 830.000 Nutzungen berichtet (Rekordwert). In einem aktuellen Bericht wurde zudem von über einer Million Nutzungen im Vorjahr gesprochen. Wesentliche Erfolgshebel sind dabei niedrige Einstiegshürden und klare Tariflogiken: In Innsbruck ist die erste halbe Stunde pro Fahrt kostenlos (im Rahmen bestimmter Vorteilstarife/Modelle).

Für Wels lässt sich daraus ein technisch belastbares Umsetzungskonzept ableiten:

- Stationsnetz an Knoten (Hbf/Lokalbahnhof, Innenstadt, Klinikum, FH/Schulen, große Betriebe, Freizeit-/Parkanlagen).
- Tarifgestaltung mit „Anreiz für Kurzfahrten“ (z.B. Freiminuten/Gratis-Startzeitfenster für die erste/letzte Meile) – das reduziert Autokurzfahrten und unterstützt ÖV-Verknüpfungen.
- Betriebs-/Arbeitgebermodelle als Skalierungshebel (Corporate Benefits).
- Größenvergleich: Wiener Neustadt (ähnliche Stadtgröße) berichtet für 2023 von rund 41.500 Fahrten und einer deutlichen Steigerung gegenüber 2022.

Tätigkeitsfeld bauliche Maßnahmen

In diesem Unterkapitel erfolgt die Beschreibung der einzelnen baulichen Vorhaben. Des Weiteren ist dem Anhang eine detaillierte Maßnahmenliste mit weiteren Informationen zu entnehmen. Je Maßnahme wird die Maßnahmenkategorie, die jeweilige Lage, Beschreibung des Bestandes sowie der Maßnahme, Ziele bzw. Wirkungen, die Länge sowie die entsprechenden Kosten angeführt.

Hinsichtlich des Umsetzungshorizontes gilt folgende Farbgebung der **[Maßnahmennummer]**

- **[Grün]** kurzfristig (1-3 Jahre)
- **[Orange]** mittelfristig (3-5 Jahre)
- **[Rot]** langfristig (5-10 Jahre)

Hinsichtlich der Maßnahmenkategorie werden die Maßnahmen folgend zugeordnet:

- Neubau
- Ausbau
- Verkehrsorganisation
- Mischformen aus Neubau, Ausbau und Verkehrsorganisation

Die Kosten werden grob eingeteilt in:

- € 0 – 10.000 €
- €€ 10.000 – 100.000 €
- €€€ > 100.000 €

Maßnahme [1] Hölzlstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Hölzlstraße; Ende Ortsgebiet bis Stadtgrenze
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt überwiegend über bestehende Fahrbahnen bzw. organisatorische Regelungen; es besteht Optimierungsbedarf für Sicherheit und Attraktivität.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion (Mischverkehr -> Temporeduktion auf Tempo 30). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€

Maßnahme [2] Traunradweg West 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Aus- / Neubau
<u>Lage:</u>	Redtenbacherstraße (Höhe A8) bis Pulverturmstraße (Höhe Eishalle Wels)
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt abschnittsweise im Mischverkehr mit dem MIV auf verkehrsarmen Straßen sowie teilweise auf der aktiven Mobilität gewidmeten Streckenabschnitten.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [3] Traunradweg West 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Aus- / Neubau
<u>Lage:</u>	Pulverturmstraße (Höhe Eishalle Wels) bis Volksgarten (Höhe Alte Traunbrücke)
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt abschnittsweise gemeinsam mit dem Fußverkehr . Aufgrund der hohen Frequenzen beider Verkehrsarten in diesem Abschnitt besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe A gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Umsetzung in Etappen mittel- bis langfristig. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [4] Traunradweg Ost 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Traunweg; Traunuferstraße (Höhe B138) bis Römerbrücke
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [5] Traunradweg Ost 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Traunweg; Römerbrücke bis Stadtgrenze
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Umsetzung in Etappen mittel- bis langfristig. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [6] Gunschirchnerstraße, Salzburgerstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Gunschirchner Straße (Höhe Stadtgrenze) über B1 Salzburgerstraße bis Primelstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [7] Westbahn West

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Aus- / Neubau
<u>Lage:</u>	Primelstraße bis Vogelweiderstraße (Am Bahndamm, Westbahnstraße, Würzburgerstraße, Camilo-Schulz-Straße)
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt abschnittsweise im Mischverkehr mit dem MIV auf verkehrsarmen Straßen sowie teilweise auf der aktiven Mobilität gewidmeten Streckenabschnitten.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit ÖBB (Zielnetz 2040) und Land Oberösterreich erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [8] Europastraße, Dragonerstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Noitzmühlestraße bis Dr. Salzmann Straße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Verbreiterung bestehende Geh-Radwege; Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [9] Innenstadttring

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	L567 Thalheimer Straße (Saunakreuzung bis Weliosplatz (Dr.-Koss-Straße, Dr.-Salzmann-Straße, Pollheimerstraße))
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). in Verbindung "Öffnung Eisenhowerstraße". Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [10] Schubertstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Schubertstraße, Bahnhofstraße; Vogelweiderstraße bis Hauptbahnhof Wels
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). in Verbindung "Öffnung Eisenhowerstraße". Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [11] Hans-Sachs-Straße, Linzer Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Hauptbahnhof Wels via B1 bis Ginzekystraße (Bahnhofstraße, Magazinstraße, Dr.-Groß-Straße, Reitschulgasse, Hans-Sachs-Straße, Linzer Straße, Werfelstraße)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [12] Ginzekystraße, Saarstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Ginzekystraße (Höhe Werfelstraße) bis Petzoldstraße
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr mit dem MIV. Verordnung Tempo 30 ab Mitterhoferstraße vorhanden
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion (kurzfristig: Mischverkehr -> Temporeduktion auf Tempo 30. langfristig: min. Ausbaustufe C). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€ - €€€

Maßnahme [13] Mathias-Schönerer-Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Mathias-Schönerer-Straße; Saarstraße bis Maxlheid
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Neuer 2 Richtungs-Geh-Radweg an der Nordseite bis Tempo 30 Maxlhaid; Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [14] Weliosplatz

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	L567 Thalheimer Straße - Weliosplatz
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr mit dem MIV.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	KVA: Radweg statt 2. Fahrspur mit Trenngrün min. Ausbaustufe B. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [15] Adlerstraße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	KN Adlerstraße / Kolpingerstraße / Volksgartenstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard. Unübersichtliche Kreuzung.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Ausbau der Radinfrastruktur im Kreuzungsbereich Entschärfung Gefahrenstelle. Kosten je nach Ausführung €€-€€€; hohe Priorität. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [16] Adlerstraße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Kolpingerstraße bis Herrengasse
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [17] Roseggerstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Maximilianstraße bis Römerwall
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [18] Ghegastraße, Sanzinstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Traun(m)platz bis Zeppelinstraße
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr mit dem MIV.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion (kurzfristig: Mischverkehr -> Temporeduktion auf Tempo 30. langfristig: min. Ausbaustufe C). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€ - €€€

Maßnahme [19] Zeppelinstraße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Zeppelinstraße; Schafwiesenstraße bis Mitterhofstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch bei Umsetzung der geplanten Stadtteilentwicklung hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Verbreiterung bestehender Geh- Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [20] Zeppelinstraße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	KV Zeppelinstraße/Mitterhoferstraße bis Umlandstraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [21] Uhlandstraße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Uhlandstraße (Höhe Mühlstraße) bis Griesmühlstraße
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr mit dem MIV.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [22] Uhlandstraße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	KN Uhlandstraße, Mathias-Schönerer-Straße, B1 Linzer Straße;
<u>Bestand:</u>	In der Uhlandstraße endet ein Geh- u. Radweg ca. 10m vor dem Knoten. Kein Radverkehrsführung über den Knoten zur Mathias-Schönerer-Straße.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [23] Vogelweiderstraße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	L519 Innbachtalstraße (Vogelweiderstraße; Römerstraße bis Oberfeldstraße)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [24] Vogelweiderstraße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	L519 Innbachtalstraße (Vogelweiderstraße; Oberfeldstraße bis Donnerstraße)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Verbreiterung bestehender Geh- Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [25] Radverbindung parallel zu A8/L519

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Radverbindung parallel zu A8/L519 zwischen Welser Straße (Krenglbach) und Oberham oder nördlich A8, genaue Lage/Verlauf noch nicht fixiert (Abstimmung mit Gemeinde Krenglbach)
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Gemeinde Krenglbach, Land Oberösterreich & Asfinag erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [26] Grünbachplatz, Wallerer Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Grünbachplatz, Wallerer Straße; Grünbachplatz bis Schulzentrum Wallererstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage gemäß Mobilitätskonzept Neustadt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [27] Wallerer Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Wallerer Straße; Schulzentrum Wallererstraße bis Oberfeldstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage gemäß Mobilitätskonzept Neustadt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [28] Wallerer Straße – Brücke A25

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Wallerer Straße; Brückenbauwerk über A25 mit Anschluss an Bestandsnetz
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbreiterung Brückenbauwerk / min. Ausbaustufe B. 2-Richtungs-Reh-Radweg auf Westseite (bevorzugt). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Asfinag erforderlich
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [29] Wallerer Straße - Puchberg

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Wallerer Straße; Kneippstraße bis Mariles-Möst-Straße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke). Enger Straßenquerschnitt.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [30] Oberfeldstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Oberfeldstraße; Wallerer Straße bis Grieskirchnerstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Verbreiterung bestehender Geh-Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [31] Grieskirchner Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Grieskirchner Straße; Oberfeldstraße bis Schloss Puchberg
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Verbreiterung bestehender Geh-Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [32] Puchberg

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Puchnerstraße, Waldstraße, Prunnerstraße
<u>Bestand:</u>	Verbindung von der Bushaltestelle zur Volksschule 7, eigenständiger Gehweg, MIV und Radverkehr im Mischverkehr, 30er-Zone
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Aufgrund der Bebauung ist ein baulich getrennter Geh- u. Radweg nur bedingt umsetzbar, Sichtbarkeit von Radverkehr erhöhen (Sharrows), Überprüfung der Einführung eines Einbahnringes Puchnerstraße
<u>Kosten:</u>	€

Maßnahme [33] Mitterlaab

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Puchberg über Oberlaab bis Mitterlaab
<u>Bestand:</u>	Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, unbefestigter Abschnitt vorhanden (Alternative mit Umweg vorhanden)
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Befestigung Feldweg. Erhöhung der Sichtbarkeit für den Radverkehr (Sharrows), Verbesserungen bei Engstellen
<u>Kosten:</u>	€

Maßnahme [34] Eferdinger Straße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Innviertler Straße, Eferdinger Straße; Römerstraße bis Eferdingerstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion kurzfristig: Mischverkehr -> Temporeduktion auf Tempo 30 bzw. Einführung Einbahnregelung langfristig: min. Ausbaustufe C Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€

Maßnahme [35] Eferdinger Straße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	L531 Schartener Straße (Eferdinger Straße; Stadthofstraße bis Mitterlaab)
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich & Asfinag (Unterführung A25) erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [36] Eferdinger Straße 3

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	L531 Schartener Straße (Eferdinger Straße; Mitterlaab bis Stadtgrenze)
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [37] Westbahn Ost

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Friedhofstraße, Flugplatzstraße, Terminalstraße (Osttangente bis ÖBB-Terminal)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ausbau bestehender Geh-Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [38] Porzellangasse

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Porzellangasse
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbreiterung Unterführung Westbahn. ÖBB-Ausbau Zielnetz 2040. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit ÖBB erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [39] Europastraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Europastraße; Europastraße (westl. Ende Radweg) bis Trausenegger Damm
<u>Bestand:</u>	West- bzw. südseitig Geh- u. Radweg vorhanden. Aufgrund von Stadtentwicklung ist eine beidseitige Geh- u. Radwegführung geplant.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Planung bereits vorhanden (b= 3,0 m), regionale Radverbindung im Radzielnetz; Umsetzung zusammen mit Bau des neuen ASZ; Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [40] Hornbachstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Hornbachstraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Anbindung geplanter S-Bahnhalte (Zielnetz 2040). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit ÖBB bzgl. geplanten S-Bahnhalte erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [41] Westring

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Westring, Gunskirchener Straße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Anbindung der Freizeiteinrichtungen, Wohnanlagen, Betriebsflächen. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [42] Parallel Welser Autobahn 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Wimpassinger Gemeindestraße, Prillingerstraße, Albrechtstraße, Salzburgerstraße; B1 bis Wimpassinger Gemeindestraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe B gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Anbindung geplanter S-Bahnhalt (Zielnetz 2040) bzw. bei Umsetzung Nordtangente. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [43] Parallel Welser Autobahn 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Wimpassinger Gemeindeftraße; Wimpassinger Gemeindeftraße bis Fernreither Straße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [44] Fernreither Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Fernreither Straße; Voralpenstraße bis Bergfeldstraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [45] Vogelweiderstraße 3

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	L519 Innbachtalstraße (Vogelweiderstraße; Welser Straße bis Holzmeisterstraße)
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [46] Rennbahnstraße - Messe

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Rennbahnstraße; Bauernstraße bis Messe
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Teilabschnitt (Messe) wird bis 2026 umgesetzt; Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [47] Rosenauer Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Rosenauer Straße; Rennbahnstraße bis Welldorado
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Wird bis 2026 umgesetzt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [48] Rennbahnstraße - Kienzlstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Rennbahnstraße, Kienzlstraße; Rennbahnstraße bis Dragonerstraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Wird bis 2026 umgesetzt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [49] Volksgartenstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Aus- / Neubau
<u>Lage:</u>	L567 Thalheimer Straße (Volksgartenstraße; Weliosplatz bis Kolpingstraße)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Komforts oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Fahrstreifenreduzierung MIV / Verbesserung Radverkehr. in Verbindung "Öffnung Eisenhowerstraße". Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [50] Traungasse

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	L567 Thalheimer Straße (Traungasse; Am Zwinger bis Traunbrücke)
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbreiterung Geh- Radweg von Volksgartenstraße bis Traunbrücke. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [51] Wiesenstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Adlerstraße bis Geh- u. Radweg Gaswerkstraße (Fischergasse, Wiesenstraße)
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion (Wenn möglich Ausbaustufe C sonst Mischverkehr (Tempolimit)). Umsetzung in Etappen mittel- bis langfristig. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [52] Pyhrnpass Straße - Traunbrücke

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	B138 Pyhrnpass Straße; Brücke Osttangente
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verbreiterung Brückenbauwerk. Abhängig vom Land OÖ; inkl. Auf- und Abfahrt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [53] Gaswerkstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Aus- / Neubau
<u>Lage:</u>	Gaswerkstraße; Wiesenstraße bis Haidlweg
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Umlegung bzw. Verbreiterung des bestehenden Geh-Radweges. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [54] Pyhrnpass Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	B138 Pyhrnpass Straße, B137 Innviertler Straße; Hans-Sachs-Straße bis Wiesenstraße östlich Osttangente
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). über Schreberweg; inkl. Radweg entlang Linzerstraße bis Schafwiesenstraße. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [55] Innviertler Straße 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	B137 Innviertler Straße; Hans-Sachs-Straße bis Faßbinderstraße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut (Netzlücke).
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). klimaaktiv mobil 2020 - nicht umgesetzt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [56] Innviertler Straße 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	B137 Innviertler Straße; Hans-Sachs-Straße bis Friedhofstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Engstellen Unterführung bei einer möglichen Sanierung der Eisenbahnbrücke durch die ÖBB. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich & ÖBB erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [57] Innviertler Straße 3

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	B137 Innviertler Straße; Friedhofstraße bis Eschenbachstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Bei Fa. Leeb. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [58] Innviertler Straße 4

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	B137 Innviertler Straße; Friedhofstraße bis Römerstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). östl. Osttangente. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [59] Innviertler Straße 5

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	B137 Innviertler Straße / Wallerer Straße / Roithenstraße
<u>Bestand:</u>	Stark befahrene Straße, Querung für die Aktive Mobilität entspricht hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Radquerung B137. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [60] Haidlweg 1

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau / Verkehrsorganisation
<u>Lage:</u>	Haidlweg; Radweg Mühlbach bis Haidlweg Höhe VHS
<u>Bestand:</u>	Die Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr mit dem MIV.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduktion (Wenn möglich Ausbaustufe C sonst Mischverkehr (Tempolimit)). Tempo 30, Ausbaustufe C langfristig, weil Großteil zu schmal - Siedlungsgebiet. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€

Maßnahme [61] Haidlweg 2

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Haidlweg (Höhe VHS) bis Mühlstraße
<u>Bestand:</u>	Landwirtschaftliche Fläche, Stadtteilentwicklungsgebiet
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Konzeptplanung vorhanden. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [62] Oberfeldstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Oberfeldstraße; Grieskirchnerstraße bis Stadthofstraße; L531 Schartener Straße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Radweg durchgängig vorhanden, Verbreiterung auf 3,5 m (inkl. Schutzstreifen). Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Abstimmung mit Land Oberösterreich erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [63] Passauer Bahn

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Entlang Passauer Bahn; Mauth bis Oberfeldstraße
<u>Bestand:</u>	unbefestigter Weg, kleine Brücke über Grünbach vorhanden
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Befestigung Weg und Ausbau zu Geh- u. Radweg. Verbreiterung von bestehendem Wanderweg in Geh-Radweg. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr. Eventuell Abstimmung mit ÖBB erforderlich.
<u>Kosten:</u>	€€€

Maßnahme [64] Leopold-Spritzer-Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Stadthofstraße bis Ende Leopold-Spritzer-Straße
<u>Bestand:</u>	Im Abschnitt fehlt eine durchgängige, sichere Radverkehrsanlage bzw. die Verbindung ist nicht ausreichend ausgebaut.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Neuer 2 Richtungs-Geh-Radweg teilweise mittelfristig möglich. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [65] Neinergutstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Neubau
<u>Lage:</u>	Neinergutstraße; Grünbach bis Beginn Tempo 30 vor Getreidestraße
<u>Bestand:</u>	Abschnitt bis Dinkelstraße umgesetzt, Abschnitt bis 30er Zone keine Radverkehrsanlage vorhanden
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Herstellung bzw. Ausbau der Radverkehrsanlage mind. in Ausbaustufe C gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2022). Letzter Abschnitt Geh- Radweg Neinergutstraße. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [66] Bauernstraße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Bauernstraße; Kreuzung Durisolstraße
<u>Bestand:</u>	Im Knoten Bauernstraße/Durisolstraße ist eine großflächige, trompetenförmig aufgeweitete Einmündung ausgebildet. überlange Querungswege bei der Querung der Durisolstraße, eine Radquerung vorhanden
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verkürzung der Querung, Einführung St. Pöltner Modell und Verbesserung der Sichtverhältnisse. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [67] Wimpassinger Straße

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau
<u>Lage:</u>	Wimpassinger Straße; Kreuzung Hinterschweigerstraße
<u>Bestand:</u>	Eine Radverkehrsführung ist vorhanden, entspricht jedoch hinsichtlich Sicherheit, Komfort oder Leistungsfähigkeit nicht dem angestrebten Standard.
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Erhöhung der Verkehrssicherheit. Querungshilfe für Radfahrer über Wimpassinger Straße. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Netzdurchgängigkeit sowie eine attraktive, konfliktarme Radverkehrsführung im Alltagsverkehr.
<u>Kosten:</u>	€€

Maßnahme [68] Volksschule Waidhausen

<u>Maßnahmenkategorie:</u>	Ausbau /Neubau
<u>Lage:</u>	Westring, Europastraße
<u>Bestand:</u>	Planung zur Errichtung eines Schulstandortes
<u>Ziel/Wirkung:</u>	Anbindung der geplanten Volksschule Waidhausen an das Radwegenetz
<u>Kosten:</u>	€€

Zukunftsmaßnahmen

Die Zukunftsmaßnahmen sind strategische Ergänzungen des SOLL-Radnetzes ohne fixierten Umsetzungshorizont. Sie sind in der Regel an übergeordnete Projekte (z.B. Straßenverlegungen, neue Verbindungsstraßen oder Neubauvorhaben) gekoppelt und werden bei Eintreten der Rahmenbedingungen in die Umsetzungsprogrammierung übernommen.

- **Z1: Voralpenstraße bis Grieskirchnerstraße**
min. Ausbaustufe B (Abhängigkeit: Bei Umsetzung Nordtangente)
Kostenindikator: €€€
- **Z2: Grieskirchnerstraße bis Eferdingerstraße**
min. Ausbaustufe B (Abhängigkeit: Bei Umsetzung Verlegung Landesstraße L531)
Kostenindikator: €€€
- **Z3: Verlängerung der Leopold-Spitzer-Straße**
Verlängerung bis Marchtrenker Straße
min. Ausbaustufe C; Kostenindikator: €€€
- **Z4: Wels-West (Westring - B1)**
min. Ausbaustufe B (Abhängigkeit: Bei Umsetzung der Verbindungsstraße Euopastraße - Lichteneggerstraße)
- **Z5: Hornbachstraße bis Albrechtstraße**
min. Ausbaustufe B (Abhängigkeit: Bei Umsetzung Nordtangente); Kostenindikator: €€€
- **Z6: Zeppelinstraße bis B1**
min. Ausbaustufe B; Kostenindikator: €€€

6.3 Konzept zur radfahrerfreundlichen Siedlungsentwicklung

Die künftige Stadt- und Siedlungsentwicklung bestimmt maßgeblich, ob Alltagswege in Wels komfortabel und sicher mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Für den Radverkehr sind dabei insbesondere kompakte Strukturen, kurze Wegelängen und eine gute Verknüpfung von Wohnen, Arbeit, Bildung, Nahversorgung und Freizeit entscheidend. Gleichzeitig braucht Radverkehr eine konsequente Netzlogik: direkte, durchgängige und gut auffindbare Routen, die Stadtteile mit dem Welser Stadtzentrum sowie mit den Umlandgemeinden verbinden.

In Wels liegt ein wichtiger regionaler Rahmen mit der Radmodellregion Wels Umland vor, die seit 2018 als Landesprojekt die Steigerung des Radverkehrs in der Stadt und den Umlandgemeinden durch Pilotprojekte und verbesserte Rahmenbedingungen verfolgt. Für die radfahrerfreundliche Siedlungsentwicklung bedeutet das insbesondere: neue Stadtentwicklungs- und Betriebsstandorte so zu erschließen, dass sie ohne Umwege an das städtische und regionale Radnetz anschließen und attraktive Radverbindungen zu ÖV-Knoten (z.B. Hauptbahnhof) sowie zu zentralen Zielpunkten ermöglichen.

Tätigkeitsfeld Raum und Siedlungsentwicklung

- Kurze Wege und Nutzungsdurchmischung: Neue Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen sollen bevorzugt dort stattfinden bzw. verdichtet werden, wo zentrale Alltagsziele innerhalb einer praktikablen Rad-Distanz liegen und ohne Barrieren erreichbar sind.
- Radverkehr als Standard in Planungsinstrumenten: In Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen sollten verbindliche Qualitätsanforderungen für den Radverkehr festgelegt werden (durchgängige Netzanbindung, sichere Knotenpunkte, konfliktarme Querungen, direkte Durchwegungen, geeignete Breiten (RVS)).
- Regionale Netzverknüpfung: Die Radmodellregion stärkt die Abstimmung über Gemeindegrenzen hinweg; für Wels ist das besonders relevant, weil viele Alltagswege in die Umlandgemeinden reichen (Pendeln, Schule, Freizeit) und damit die Qualität der stadtreionalen Achsen über die tatsächliche Nutzung mitentscheidet.
- Information als „Netzbaustein“: Die Welser Radlerkarte stellt das Radverkehrsnetz der Stadt als nutzerorientierte Planungs- und Kommunikationsgrundlage dar; ergänzend bündelt die Stadt in Broschüren wie dem „Kompakten RADgeber“ und „Infos zur Radstadt Wels“ Regeln, Hinweise und Anlaufstellen. Solche Unterlagen unterstützen die Siedlungsentwicklung indirekt, weil sie neue Routen sichtbar machen und die Nutzung bestehender Angebote erhöhen.
- Leitsystem und Wegweisung: Für ein funktionierendes Radnetz ist neben der baulichen Qualität die Orientierung wesentlich. Der Leitfaden des Landes Oberösterreich zur Radrouten-Wegweisung (Ausgabe 2024) setzt hierbei einen Standard, der von einem definierten Zielnetz ausgeht und dessen Beschilderung systematisch ableitet. Für Wels ist das eine wichtige Grundlage, um Hauptrelationen (Alltag und Freizeit) konsistent zu

beschildern und damit Netzlücken in der „Wahrnehmung“ zu reduzieren (leichteres Auffinden, weniger Suchverkehr, bessere Nutzbarkeit für Gelegenheitsradler*innen).

6.4 Bewusstseinsbildung

Eine nachhaltige Erhöhung des Radverkehrsanteils entsteht nicht allein durch Infrastruktur, sondern durch wiederkehrende, sichtbare und niedrighschwellige Formate, die Kompetenzen aufbauen, Routinen verändern und Akzeptanz schaffen. Wels verfügt bereits über mehrere Bausteine, die sich für ein kontinuierliches Kommunikations- und Beteiligungsprogramm eignen.

Tätigkeitsfeld Bewusstseinsbildung

- Europäische Mobilitätswoche als jährliches Schaufenster: Wels beteiligt sich mit einem eigenen Programm, das u.a. radbezogene Elemente wie Radausfahrten (inkl. Brückenpicknick) sowie begleitende Aktionen umfasst; zudem wurde das Mobilitätswochen-Programm der Stadt bereits mehrfach ausgezeichnet. Diese Formate eignen sich, um neue Zielgruppen anzusprechen und konkrete Verbesserungen (z.B. neue Routen oder Verknüpfungen) öffentlich zu „testen“ und zu erklären.
- Aktionstage mit Service-Komponente: Der Welser Mobilitätstag kombiniert Information und praktische Angebote wie Fahrradcodierung, Reparatur-Service und geführte Radrundfahrt; solche Services senken Einstiegshürden (Sicherheit, Diebstahlprävention, Technik) und erhöhen die Sichtbarkeit des Radverkehrs im öffentlichen Raum.
- Schul- und Jugendprogramme: Das Format Meet&Bike (z.B. am BRG Wallererstraße) adressiert „Elterntaxis“, schafft sichere Sammelpunkte und stärkt das Radfahren als gemeinschaftliche Alltagsmobilität. Ergänzend setzt die Stadt mit Gratis-Kinderfahrradkursen in den Sommerferien (Kooperation u.a. mit Klimabündnis OÖ und ARBÖ) auf frühe Kompetenzbildung und Verkehrssicherheit.

Mit der Teilnahme an der BIKeline unterstützt die Stadt Wels ein internetbasiertes Motivations- und Wettbewerbsprojekt für Schüler/innen, bei dem per Helm-Chip die mit dem Fahrrad zurückgelegten Schulwege erfasst und symbolisch als gemeinsame Strecke „um die Welt“ gesammelt werden. Ziel ist die nachhaltige Förderung des Radfahrens im Schulalltag, die Reduktion von Elterntaxis sowie die Stärkung von Gesundheits- und Klimabewusstsein

- Mitmachaktionen und Gamification: Oberösterreich radelt als landesweite Kampagne (Teil von „Österreich radelt“) eignet sich für kommunale Teamwertungen, Betriebe, Schulen und Vereine und schafft über Kilometerziele, Preise und Rankings zusätzliche Motivation.
- Informationsprodukte als dauerhafte Awareness-Schiene: Radlerkarte und RADgeber-Broschüre bieten eine „immer verfügbare“ Unterstützung für Routenwahl, Regelwissen und Ausstattung; sie sollten mit digitalen Angeboten (QR-Codes an Knotenpunkten,

Karten-Updates, Verweise auf Leitsystem) gekoppelt werden, um Aktualität und Reichweite zu erhöhen.

Wels, März 2026

Trafility GmbH